

Yttranden vid Stockholms kommunfullmäktiges sammanträde den 15 mars 2004*§ 3 Interpellation om Bromma flygplats (nr 2003:44)*

Anförande nr 1

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag ska bara först säga att jag ställer mig bakom det utdelade svaret. Sedan vill jag göra ett kort förtydligande.

I svaret nämns en särskild samrådsgrupp. Det är alltså den samrådsgrupp som det talas om i avtalet. Den består bland annat av biträdande stadsdirektören Gunnar Söderholm, och han rapporterar om både miljö- och trafikfrågor till bland annat berörda borgarråd. Det har skett vid ett antal tillfällen.

Jag ville förtydliga den punkten, eftersom det möjligen kunde missförstås i den text som ligger här.

Anförande nr 2

H a r d y H e d m a n (kd): Jag ber att få tacka för det utdelade svaret.

Jag tänkte just börja med den där samrådsgruppen. Det står på flera ställen i avtalet bland annat att stadens miljö- och hälsoskyddsnämnd utövar tillsyn över verksamheten enligt miljöbalken. Dessutom ska samverkan ske mellan staten och stadens kommunstyrelse om tillämpningen av detta avtal. Och så står det, i 3.10: "En särskild samrådsgrupp ska bildas av parterna för att följa verksamheten."

Om medborgarna ska kunna följa en sådan samrådsgrupp, måste det ju vara något slags grupp. Jag ringde till flygplatschefen för Bromma och frågade hur samrådet går till. –Jo, vi träffas en gång i halvåret. –Förs det något protokoll? –Nej.

Det man kan fråga sig är om biträdande stadsdirektören träffar flygplatschefen och så dricker de kaffe och har trevligt tillsammans, och så händer det ingenting annat.

Har kommunstyrelsen fått någon rapportering om dessa träffar under året? Till vem rapporteras det? Det står ju att det ska vara samverkan med kommunstyrelsen. Det verkar ungefär som om Luftfartsverket mera är intresserad av att uppfylla detta på papperet. Två personer träffas, men det finns inget protokoll från mötena och det går ingenstans att läsa vad de har talat om.

Är det demokrati?

Anförande nr 3

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Både Socialdemokraterna och Kristdemokraterna vill ju lägga ned Bromma flygplats. Jag vet inte vad Kristdemokraterna har för alternativa lösningar, men sanningen är att regeringspartiets främste företrädare i Sverige, statsminister Göran Persson, har helt och hållet dragit undan mattan för förutsättningarna för att lägga ned Bromma

flygplats. När Göran Persson satte ned foten för ett par år sedan och sade att Hall inte längre var något alternativ, sade han i praktiken också ja till att Bromma flygplats måste vara kvar. Det är näst intill löjeväckande, anser jag, att Skavsta i Nyköping skulle kunna utgöra ett alternativ till Bromma.

När man läser de olika inlägg som finns i frågan och också ser till hur företagarna ser på saken, är ändå en av de absolut viktigaste punkterna att Bromma får vara kvar som en nära flygplats i Stockholm där framför allt affärsflyget kan finnas kvar. Det var ju också det som det nya avtalet syftade till, nämligen att göra det lättare för affärsflyget att ha en centrumnära flygplats.

Jag tycker att hanteringen av hela den här frågan har varit helt skandalös från regeringens sida. Inte nog med att man påtvingar oss biltullar, nu försöker man också säga att Stockholms stad inte behöver en nära flygplats utan att den ska ligga i en helt annan del av landet. Det saknar all realism, skulle jag vilja säga. Bromma flygplats kommer att finnas kvar, tror jag, intill den dag vi har ett alternativ som är rimligt, inte ett alternativ för sörmlänningar.

Anförande nr 4

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag måste på ett sätt nästan hålla med Lotta Edholm om att den största frågan om Bromma kanske inte rör detta huruvida protokoll har nedtecknats på ett sätt som man önskar, utan det handlar naturligtvis om principerna för hur vi vill lösa frågan om flygplatskapacitet, både vad gäller reguljärflyg och så kallat beslutsfattarflyg. Jag ska återkomma till det.

Faktum är, precis som jag redovisat, att inte bara tjänstemän från staden och ledningen för Bromma flygplats som träffas, utan utifrån tilläggsavtalet ger man också rapporter till berörda borgarråd. Om det finns ett starkt önskemål om att detta ska protokollföras, vilket jag har förstått att Hardy Hedman vill, så tycker jag absolut att det är ett rimligt krav. Jag ska till mig att det förs protokoll vid de här mötena och framföra det till berörda parter, både till ledningen för Bromma och till biträdande stadsdirektören.

Nu vet jag inte om vi ska ha en allmän Brommadebatt, men jag kan väl ändå inte låta bli att nämna att de av er som har läst den gamla Brommautredningen kan konstatera att de framtidsprognoser som fanns för reguljärflyget, för att börja med det, vida överstiger de nuvarande flygplansrörelserna på Arlanda. Efter den 11 september är det betydligt färre flygplansrörelser, och det är inget som helst problem att placera reguljärflyget på Bromma till Arlanda redan i dag.

Jag kan hålla med Lotta om att det är en viktig fråga, hur man ska hitta en alternativ lokalisering för beslutsfattarflyget. Det är naturligtvis en fråga som man får förhandla om med staten i samband med att man diskuterar de här avtalen. Därför var det, som vi ser det, olyckligt att Kristdemokraterna inte tog chansen att göra någonting när man hade ett förhandlingsläge med staten utan lade sig platt på mage och nu helst vill diskutera om protokoll har förts eller inte.

Frågan är viktig och stor. Reguljärflyget går att flytta omgående, men vi måste då hitta en lösning för beslutsfattarflyget och det är det som själva Brommafrågan egentligen handlar om.

Anförande nr 5

H a r d y H e d m a n (kd): Det är fullständigt befängt att tro att jag är intresserad av ett papper. Det jag är intresserad av är: Har staten uppfyllt de saker som man skrev i avtalet? Det är ju det medborgarna vill veta, oavsett om man vill ha Bromma kvar eller lägga ned det.

Vi har sagt att vi inte tror att det går att avveckla Bromma före 2011, men vi hade tyckt att Tullinge hade varit en utmärkt flygplats. Då hade man fått en spridning.

Om nu Bromma ska vara kvar, så måste det ju vara så att avtalet när det gäller buller och annat kan följas av medborgarna. Jämför med London City Airport. Där spelar man in varje start och varje landning, och medborgarna kan kolla hur varje landning och start har bullrat. I avtalet har det skrivits in att man ska göra "kontinuerliga bullermätningar". Som gammal mattelärare vet jag vad en kontinuerlig funktion är – men vad kan kontinuerliga bullermätningar betyda? Jo, säger de, vi mäter bullret två gånger om året. För övrigt litar man på att varje flygplan bullrar efter sitt typvärde. Vid London City Airport är det så att man får böta om man landar för bullrande, och så får man lite extra bonus om man landar mindre bullrande.

Det finns andra punkter, som säger att staten ska införa ekonomiska sanktioner mot flygoperatörer som bryter mot gällande regler för flygning till och från Bromma flygplats. Hur ska man kunna veta det, om man bara mäter bullret en gång i halvåret?

Ska Bromma vara kvar måste ju detta skötas! Idealmått på bullret från en viss flygplanstyp, men piloterna kan bullra mer eller mindre – det är ju det som är kärnan.

I punkt 3.12 anges att staten ska verka för att inflygningsvinkeln kan ökas till 4,5–5,5 grader. Utlovad utredning ska vara klar i oktober 2002. Jag har frågat Luftfartsverkets jurist. Det finns ingen utredning. Luftfartsverket har nöjt sig med att säga: Det går inte. Det är ingen utredning! De har alltså brutit mot denna punkt i avtalet. De måste åtminstone anstränga sig och ta upp det internationellt.

Har det redovisats för KS att vi inte har fått den utredning som skulle ha varit klar i oktober 2002?

Anförande nr 6

T o r s t e n S a n d g r e n (v): Ordförande, ledamöter och åhörare! Flygtrafiken på Bromma är enligt både Stockholms miljöförvaltning och andra miljöorgan en av stadens största enskilda miljöförstörare. Miljöproblemen handlar både om buller, som vi har hört ska regleras men som i dag är oreglerat, och lokalt nedfall av kväveoxider som för många fördärvar en något så när bra miljö.

Hur ser det då ut på Bromma? Den så kallade nyttotrafiken, de stora företagens stora plan, är egentligen den mindre delen av flygrörelserna runt Bromma. Den stora delen

utgörs av små privatflygplan. När man ser att det i dag är ungefär 15–20 minuters resa att ta sig från centrum till Bromma och det bara tar fem minuter längre tid att ta sig ut till Arlanda, kan man fråga sig hur mycket de där fem minuterna är värda. Är det rätt att brommaborna ska behöva fortsätta dra i sig både nedfallande flygfotogen och de kväveoxider som flyget producerar?

Slutligen tog Lotta upp att regeringspolitiken inte är speciellt vänlig mot en omplacering till något annat flygfält här i närheten. Å andra sidan håller jag med borgarrådet Valeskog om att i dag finns det kapacitet som är outnyttjad ute på Arlanda, och den bör vi ta till vara. Sett till helheten gagnas stockholmarna allra mest av att vi får bostäder på Bromma – det rymmer en hel stadsdel på flygfältet.

Jag vill avsluta med att säga att jag tycker att såväl regeringen som Luftfartsverket ska underlätta för Stockholms stad och se till att arrendeavtalet avslutas år 2011, såsom det nu finns förslag om att göra.

Anförande nr 7

C h r i s t o p h e r Ö d m a n n (mp): Jag tycker att Hardy Hedman har en poäng i sina frågeställningar. Det är onekligen en viss inaktivitet kring Bromma, och det avspeglar nog hur vi kommer att se långsiktigt på flygtrafiken i Stockholmsområdet. Där finns det väldigt många olika åsikter om hur man ska komma vidare.

För oss i Miljöpartiet har Brommaflyget naturligtvis inga framtidsutsikter. Vi har i dag ett Stockholm som är betydligt större än vad det var när Bromma en gång anlades. På den tiden var det onekligen utanför staden; det är det inte längre. Det leder till att det naturligtvis måste vara många typer av regleringar, miljöaspekter, bullermätningar och så vidare. Tyvärr är det ju så att det inte sker några regelbundna bullermätningar för närvarande, men mig veterligt är detta ändå på gång via miljöskyddsförvaltningen. Man skulle behöva göra mer regelbundna mätningar, inte bara beräkningar, och sedan följa upp det hela.

Som jag ser det är det en viss inaktivitet, och det hoppas i alla fall vi i Miljöpartiet att man ska kunna ta sig ur. Då handlar det också om att se på längre sikt. Flygverksamhet är ett långsiktigt, strategiskt arbete.

Däremot anser vi inte att man behöver bygga en ny flygplats för att ta hand om det flyg som i dag finns på Bromma, utan det finns möjligheter att flytta det till den flygplats i Stockholmsområdet som faktiskt fortfarande har framtidsutsikter, Arlanda. Dock behövs det även där förändringar vad gäller både inflygningsrutter och på många andra sätt för att göra den flygplatsen så miljövänlig som det bara går.

Men självklart är det så att oavsett var vi har flygtrafiken så kommer den att påverka miljön. Det kommer att vara stora utsläpp och bullerproblematik var än flygplatserna ligger. Därför finns det all anledning att verkligen fundera på om Bromma inte ändå är en av de sämst belägna flygplatserna. Det anser i alla fall vi från Miljöpartiet. Den marken behöver vi, som Stockholm ser ut i dag, för att bygga bostäder. Det anser vi är ett viktigare intresse än att ha kvar flera flygplatser i vår region. Det är då bättre att långsiktigt satsa på den flygplats som fortfarande har möjligheter att utvecklas på olika sätt, och det är för närvarande Arlanda.

Anförande nr 8

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Jan Valeskog har verkligen helt rätt när han säger att det här egentligen inte är en fråga om huruvida man för protokoll eller inte vid olika möten, utan det är en fråga som handlar om näringslivet i Stockholm och dess villkor.

Hur ska Stockholm agera för att vi ska ta oss från 69:e platsen i Affärsvärldens ranking av affärsklimatet i landet tillbaka till en topposition? Vilka beslut kan vi fatta här i fullmäktigesalen för att se till att näringslivet får så goda villkor som möjligt att verka under? De sista årens lista över beslut i det avseendet gör ju inte direkt att näringslivet jublar. Det är bara höjda skatter, biltullar, höjda parkeringsböter, höjda parkeringsavgifter, höjda avgifter för olika typer av tillstånd och så vidare – allt detta leder naturligtvis till försämrade villkor för näringslivet i Stockholm.

I det perspektivet vore naturligtvis en nedläggning av Bromma flygplats ytterligare en spik i kistan för Stockholms näringsliv. Det är ju också därför som Stockholms näringsliv påpekar i rapport efter rapport att en av de viktigaste förutsättningarna för att näringslivet ska kunna fungera är att Bromma flygplats blir kvar.

Då är det ett problem att avtalen är så pass korta att vi inte kan få se en utveckling av Bromma. Eftersom man från politiskt håller hela tiden säger att Bromma ska avvecklas men så fort frågan kommer upp tecknar nya avtal, kan man inte göra de investeringar som skulle krävas. Bromma flygplats skulle kunna bli en pärla bland flygplatser, om vi redan nu talade om att vi kommer att verka för att avtalet förlängs efter 2011, i stället för att komma fram till samma slutsats senare. För naturligtvis är det så att Bromma flygplats kommer att bli kvar intill den dag vi fattar beslut om en annan flygplats nära Stockholm, inte långt ut på vischan!

Anförande nr 9

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Lotta Edholm säger att Bromma skulle kunna bli en pärla som flygplats. Jag tror inte att det är så många som kan hålla med om det, allra helst när vi nu vet att det är en mängd tung reguljärtrafik som går på Bromma som på mycket kort tid skulle kunna flyttas över till Arlanda och få gott om plats där och stockholmarna med snabbtåg och annat snabbt och lätt skulle kunna ta sig ut till Arlanda för att utnyttja reguljärflyget där – och dessutom kanske till lägre kostnader eftersom man på vissa sträckor kunde använda större flygplan, till exempel.

Naturligtvis måste man ändå hitta en lösning för det så kallade beslutsfattarflyget, och det är det som är själva stötestenen i hela Brommafrågan. Det vore intressant om man gjorde som jag sade och så snabbt och behändigt som möjligt flyttade över reguljärflyget till Arlanda och enbart beslutsfattarflyget var kvar. Då tror jag att människor skulle få en mer realistisk syn på den problematik som Brommaflyget ändå omfattas av. Därmed inte sagt att det inte är viktigt att lösa även frågan om beslutsfattarflyget.

När det gäller bullerproblemen vill jag först understryka att ansvaret naturligtvis ligger hos själva bullerkällan, det vill säga flyget. En sak som kanske inte är känd i den här församlingen är att det är på väg fram en ny miljökoncession på

Miljödepartementet. Jag vet inte hur många år frågan har varit aktuell, kanske tio elva år, men nu lär den ändå vara nära förestående. Här kommer man att ställa krav på Luftfartsverket på en rad olika områden, bullerfrågorna inte minst. Hur det ärendet kommer att se ut återstår dock att se.

Anförande nr 10

H a r d H e d m a n (kd): Nu var Lotta Edholm också framme med det där om protokollet, som om jag skulle vara något slags pappersälskare.

När vi förhandlade om avtalet och Luftfartsverkets generaldirektör satt vid samma bord, satt vid min sida Janne Björklund. Han var en av dem som starkast stred för att man skulle ha vissa krav när det gäller buller och att man skulle följa upp detta. Nu har Luftfartsverket sett till att man har följt den del av avtalet som har ökat den tyngre trafiken mycket – men man har inte brytt sig om den andra delen, som gäller miljöfrågorna.

Jag kan tänka mig att Bromma kan finnas kvar. Men om Bromma ska finnas kvar, måste det ju vara så att näringslivet förstår att man inte kan gynna exporten genom att plåga ett antal människor som bor vid banändarna på Bromma. Man måste kunna åstadkomma en trafik som är någorlunda miljövänlig. Det har man fattat i London. Där spelar man in varje start och landning, och medborgarna kan gå och titta på en terminal hur flygplanen har bullrat. Skulle inte vi klara det i Stockholm? Luftfartsverket var väl medvetna om detta när vi satt och resonerade.

Det sista jag skulle vilja fråga om gäller staden. Det finns ett antal villor vid Sundbyvägen, som har hamnat i ett Moment-22: de är för långt ifrån flygplatsen för att få bullerskydd i fönstren, men de är för nära för att få dela sina villatomter – annars är de alla delbara. Somliga av dessa villaägare har skrivit ett brev till borgarrådet, som på den tiden hette Cederschiöld. Stadssekreteraren kanske så småningom kan svara på om den nya majoriteten inte är skyldig att svara på brev som har kommit till finansborgarrådet? Kanske får de svar så småningom.

I Norrland har vi sett hur kommunerna slåss med landstinget om att inte hjälpa barn. Ska nu kommunen och Luftfartsverket slåss om man ska hjälpa de där personerna att få bullerskydd i sina villor eller inte?

Jag bor på Götgatan. Där har staden gått in och satsat pengar för att trafiken ska höras mindre. Det är ingenting mot att bo i en flygplats närhet när en BAe 146 från Malmö Aviation flyger över hustaket – då hjälper inte de bullerskydd som vi har på Götgatan, det kan jag tala om!

Jag säger att Bromma kan få finnas kvar. Alla de storföretag som för många år sedan tjtade om att om inte Bromma fanns kvar så skulle de flytta sitt huvudkontor har redan flyttat till andra länder, kan jag tala om. Nu är det andra som är i farten och säger att de kommer att flytta om Bromma läggs ned. Jag tror inte riktigt på det.

Men ska Bromma finnas kvar, så ska de avtal man har träffat med Stockholm följas av Luftfartsverket och av dem som flyger på Bromma!

Anförande nr 11

C h r i s t o p h e r Ö d m a n n (mp): Jag tycker det är självklart att man ska göra det bästa av situationen, så länge Bromma flygplats finns kvar. Men jag tror också det är viktigt att man inser att det är stora, nästan oändliga miljöproblem kring en flygplats, speciellt när den är belägen mitt inne i en stad vilket Bromma är.

Jag tänker också på dem som kanske vill ta en kopp kaffe på balkongen när det svischar förbi ett plan mellan varven. Det skyddar inga specialfönster för. Vissa delar av Bromma är oerhört miljöstört, helt enkelt oacceptabelt.

Sedan har vi olycksrisken. Det är ju faktiskt så att en flygplats innebär en stor olycksrisk, om det värsta inträffar. Det är ändå något som man måste ha med i beräkningen, speciellt när det är ett så tätbebyggt område.

Bostäder eller flygplats? Bra livsmiljö eller miljöstörande verksamhet? Det handlar ju om vilken framtid som vi vill ha här i Stockholm, vilken satsning på människorna i Stockholmsområdet som vi vill göra. Hur vill vi att man ska se på Stockholm i framtiden?

Då är det nog klokare att man inriktar sig på en flygplats där man kan åstadkomma vettiga miljöförbättringar, att inrikta sig på ett område där de går att åtgärda och kanske i framtiden utveckla flygplatsen på olika sätt. Om Arlanda försvinner från världens kartor, tror vi att också Stockholm försvinner, och det är till nackdel för alla dem som vill verka och leva i vår region, inte minst den företagsamhet som måste utvecklas och finnas kvar i Stockholmsområdet också i framtiden. Det är viktigt, om vi vill vara en stad i världen, att vi har bra kommunikationer, och det är viktigt att vi visar att vi tar miljöproblemen på största allvar. Ett sätt att göra detta är just att satsa på den flygplats som går att åtgärda på olika sätt och lägga ned Bromma. Det vore en bra signal för framtiden!

Anförande nr 12

L o t t a E d h o l m (fp): Ordförande, fullmäktige! Den här frågan handlar om, säger Christopher, vilken stad vi vill leva i. Det är verkligen helt sant. Jag vill leva i en stad med ett starkt näringsliv, en stad där många människor har arbete, där många människor försörjer sig, där många människor kan betala skatt. Det, skulle jag vilja hävda, är omöjligt om näringslivet drar härifrån. Hardy Hedman säger: Det är så många som redan har stuckit att det inte spelar någon roll om några till gör det – så måste man tolka hans svar.

Problemet är att så många företag i Stockholm i dag säger att det är så enormt viktigt att Bromma får vara kvar och ges förutsättningar för en långsiktig överlevnad nu när alla andra vettiga alternativ är uttömda. Att det är på det sättet är ju statsministerns fel.

Jag tycker det är ganska bra att Jan Valeskog andas en helt annan förståelse för näringslivets villkor, affärsflygets villkor och Brommas överlevnad än vad det nu pappalediga gatu- och fastighetsborgarrådet har gjort i sitt svar.

Anförande nr 13

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Det blir nästan *stand up comedy* att höra Christopher Ödmann tala om företagande och annat. Låt oss nu börja i rätt ände!

I Stockholm har vi nu en ungdomsarbetslöshet som når rekordnivåer. Vi har ett socialbidragstagande som ökar explosionsartat. I den situationen diskuterar Christopher Ödmann seriöst om att det bästa för företagandet är att lägga ned Bromma flygplats! Snälla Christopher Ödmann, om du nu ska gå upp i talarstolen och säga sådana saker, tala då åtminstone med någon småföretagare eller någon annan företagare innan du lägger fram dina förslag! Det finns inte en enda fråga som småföretagare och andra företagare återkommer oftare till än behovet av transporter, behovet av kommunikationer, behovet av att behålla och faktiskt helst utveckla Bromma flygplats. De som ägnar sig åt företagande, som du talar så varmt om, vill behålla Bromma flygfält.

Du gör dig också till tolk för de boende i Bromma – jag hörde att det fanns folk som satt på balkongen och hade bekymmer. Förklara då för mig, Christopher Ödmann, varför en majoritet av de boende som är berörda av flygtrafiken på Bromma vill behålla flygplatsen. Har de fel? De som bor i området vill hellre ha Bromma flygplats kvar. Det verkar inte som om de som sitter på balkongerna är lika bekymrade över eventuellt buller som Christopher Ödmann är, som står här i talarstolen i Stockholms Stadshus och gör sig till tolk för brommaborna.

Det är ett skämt! Och det är oansvarigt mot dem som bor i den här staden, som arbetar i den här staden, som lider av att arbetslösheten ökar och småföretagandet är det sämsta på flera decennier, att de ledande företrädarna i staden våren 2004 står här i talarstolen och seriöst pratar om att lägga ned den enda citynära flygplats man har. Det är ju håll i huvet!

Jag är alldeles övertygad om, Christopher Ödmann, att om Arlanda flygplats inte hade funnits så hade du varit motståndare till den också och tyckt att den skulle störa på ett onaturligt sätt, att den skulle ligga i vägen, att den skulle störa några biotoper eller på annat sätt vara skadlig för omvärlden.

Sanningen är ju att ni inte alls är intresserade av ökade kommunikationer och mer flygtrafik. Var då ärliga och säg det i talarstolen, i stället för att tala om företagare och brommabor! Ni vill inte ha Bromma flygplats, så enkelt är det.

Anförande nr 14

C h r i s t o p h e r Ö d m a n n (mp): Herr ordförande! Det här är lite intressant. Jag börjar fundera på om Micke Söderlund egentligen över huvud taget vill ha någon annan flygplats än Bromma. Det verkar som om man kan ta sig en funderare på det.

Men jag har en känsla av att även Moderaterna måste tycka att det kan vara viktigt att tänka långsiktigt. Även Moderaterna bör kunna tänka sig att det kan vara viktigt att satsa på nya bostäder i Stockholmsområdet. Jag kan tänka mig att Moderaterna och även Micke Söderlund är rätt på det klara med att alla företagare inte tycker likadant om Bromma flygplats, det finns en del som har upptäckt Arlandabanan. Det

finns en del som har upptäckt bullret där man bor. Det finns en del som har funderingar på att man förmodligen inte kan utveckla Bromma mer än vad man har gjort. Hur man än vänder på flygrutten, är det faktiskt så att Bromma flygplats inte har några framtidsmöjligheter. Det finns inga utvecklingsmöjligheter. Den kan inte ens utöka sin flygtrafik, om man inte ska pressa ned flygplanen med skohorn i det här området – och en sådan framtid tror jag inte någon vill se.

Det handlar också om synen på Stockholm och hur vi satsar för framtiden, att titta lite långsiktigt. Är vi intresserade av att också ha flygkommunikationer med övriga världen, då bör vi inte med alla näbbar och klor hålla fast vid just Bromma flygplats, utan då bör vi fundera på var man kan ha kvar och utveckla flygverksamheten i Stockholmsområdet. Arlanda håller på att bli en mindre flygplats än Köpenhamn. Är det bra för Stockholm?

Det är klart att flyget har problem i dag, och det kommer det förmodligen att ha framöver också. Den saken är alla rätt så överens om. Men man kan ändå ta sig en funderare på hur man kan utveckla flygkommunikationerna på bästa sätt. Det är det som är avgörande, och det är också viktigt för framtida satsningar i vår del av världen.

Jag är bekymrad över att vi inte kan komma till skott när det gäller att lägga ned Bromma, bygga bostäder och satsa på flygkommunikationer på ett sådant sätt som Arlanda flygplats fungerar i dag och skulle kunna fungera i framtiden också.

Frågan är: Ska vi ha något flyg kvar, eller ska vi inte ha något flyg kvar? Jag tycker att det är viktigt att inse att det finns problem kring olika flygplatser, men man kan på olika sätt åstadkomma någonting och Arlanda har oerhört mycket större möjligheter att fungera som en internationell och bra flygplats i framtiden, med bra kommunikationer till Stockholms city. Bromma går inte att föra fram i framtiden, utan Bromma bör läggas ned.

Anförande nr 15

E w a S a m u e l s s o n (kd): Ordförande, fullmäktige! Jag vill återigen påminna om att interpellationen faktiskt handlar om uppföljning av de miljöåtaganden som man hade kommit överens om.

Det avtal som skrevs missgynnar inte affärslivet, utan det tillkom just för att främja affärsflyget vid det tillfället då det skrevs.

Dessvärre är det ändå så att det är ett antal brommabor som störs väldigt av flyget. Kristdemokraterna har i kommunstyrelsen lagt en skrivelse, där vi vill att staden ska tillskriva staten för att få ekonomiska medel för att hjälpa dessa personer med bullerskydd. Den skrivelsen har vi ännu inte fått svar på, så det får vi väl avvakta. Men vi tycker att staten bör ta sitt ansvar även i den här frågan.

När det gäller Bromma flygplats är det ju intressant att vi nu har en majoritet i staden, där alla tre partierna har gått till val på att Bromma ska läggas ned och att det ska byggas bostäder. Och det var inget som togs upp först i valet 2002, utan redan från tidigt 90-tal gick man till val på att Bromma ska lägga ned. Vi har alltså en

regering som vill lägga ned Bromma, och vi har en majoritet i Stockholms stad som vill lägga ned Bromma. Ändå händer ingenting. Det är det som är den stora frågan.

Vi kristdemokrater vill ha en citynära flygplats. Vi vill att den ska ligga söder om staden. Vi tror att det skulle vara ett lyft för hela södra Stockholm att få en flygplats där. Men i avvaktan på att denna flygplats ska kunna komma till stånd har vi Bromma, och den finns där. Ju längre man skjuter på att över huvud taget sätta ned foten, är det klart att folk kommer att undra: Vad betydde egentligen det vallöfte som har getts gång på gång?

Anförande nr 16

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Jag har full respekt för dem i Bromma som känner sig störda, Ewa Samuelsson och andra som är engagerade för deras skull. Det finns en sådan grupp. Det var ju också därför man tog fram ett nytt avtal, för att se över flygtider, ha tystare kärror och på andra sätt möta de önskemål som fanns.

Jag hävdar fortfarande att det finns en ganska god förankring för Bromma flygfält i stadsdelen. En majoritet av de boende tycker att det är bra och vill inte lägga ned Bromma flygfält. Alla som nu går upp och ojar sig och är bekymrade för brommabornas skull: den stora majoriteten är för Bromma flygplats.

Det stora problemet i det här landet och i den här staden är att man inte kan låta städer växa på städernas villkor. Oavsett om det gäller flygfältet eller om man vill bygga bostäder i centrala Stockholm, så är socialdemokrater och andra framme och gör livet svårt och outhärdligt för dem som försöker utveckla staden. Det är faktiskt grundproblematiken.

Det finns ett antal statsråd där på andra sidan vattnet som ägnar hela dagar åt att försvåra och krångla till tillvaron för alla oss som är besjälade av att det ska vara enklare att ta sig fram, att Bromma flygfält ska få vara kvar, att man ska ha en hamn och att det ska bli en ringled till slut. En grupp människor gör hela tiden livet surt, och de kallas socialdemokrater och är statsråd. De har hållit på i tio år och gjort det i princip omöjligt att bygga ut den här staden. Det är huvudproblemet.

Sedan börjar Christopher Ödmann prata om bostäder. Det är också patetiskt. Här har vi nu ägnat år ut och år in åt att ta fram färdiga planer för att göra någonting åt bostadsproblematiken, men då har Ödmann röstat nej till alla de förslagen. Däremot vill han, när avtalet går ut om ett antal år, sätta i gång en jätteprocess för att bebygga Bromma flygfält med bostäder. Alla vet att det tar tjugo år innan de bostäderna står där. När min dotter, som nu är tre år, ska flytta hemifrån kanske hon kan flytta in på Bromma flygfält, om Christopher Ödmann får bestämma. Men det är liksom ingen tröst för alla 100 000 som står i bostadskö nu.

Nej, det finns ett avgörande problem i Sverige och i Stockholm, och det är att landet och staden styrs av en grupp politiker som inte klarar av att låta Stockholm utvecklas på ett bra sätt.

Sanningen är att vi behöver göra mycket mer när det gäller kommunikationer. Vi kommer att behöva behålla Bromma flygplats, och vi kommer att behöva nya flygfält. Vi behöver en ny infrastruktur. Hittills har vi sett noll och intet av de planeringssteg som behöver tas här och nu för att inte kaoset ska bli fullständigt!

Anförande nr 17

Förste vice ordföranden: Jag vill påminna om att det är Bromma flygplats vi diskuterar.

Anförande nr 18

Ewa Samuelsson (kd): Jag vill bara se till att det förtydligas: När Mikael nu talar låter det ungefär som om alla som är emot Bromma flygplats är emot utveckling och tillväxt för staden, men det vi uttalar oss om handlar om att vi vill ha en citynära flygplats – det är bara placeringen på Bromma som inte är bra.

Återigen är det märkligt att staten inte tar sitt ansvar och är med och finansierar bullerskydd för de personer som är utsatta för skadligt buller i närheten av Bromma flygplats.

§ 4 Interpellation om stadsdelsnämnderna har blivit oviktiga för den lokala demokratin (nr 2003:63)

Anförande nr 19

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag vill endast hänvisa till det utdelade svaret och säga att jag ställer mig bakom det.

Anförande nr 20

M a g n u s H e l l s t r ö m (m): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag tackar för svaret.

Problemet här är att majoriteten så gärna svänger sig med vackra ord om demokrati och närhet mellan politiker och invånare, men när det kommer till biltullarna har man gjort allt man kan för att mygla, mörka, ljuga i valrörelsen och delegera viktiga beslut till tjänstemän så att de hamnar bortom demokratisk insyn, och man orkar inte ens skicka ut ärendet på en normal remissrunda i staden.

Man säger att stadsdelsnämnderna är viktiga för den lokala demokratin, de är viktiga för närheten mellan invånare och politiker. Dagens stadsdelsnämnder har ett möte varje månad. En stor andel av de ärenden som behandlas är just remisser, som handlar om allt möjligt mellan himmel och jord, smått som stort. Om man ville renodla verksamheten och hade lite bättre framförhållning och planering skulle man egentligen klara sig med fyra möten per år: ett där man fattar beslut om verksamhetsplan och budget, och så har vi ju tertialrapporter där man gör en avstämning var fjärde månad, i maj och september och sedan ett bokslut efter årsskiftet. Om man ansträngde sig skulle det alltså räcka med fyra möten per år.

Nu är det ett möte per månad, och merparten av ärendena handlar om att svara på alla möjliga remisser. Men när det kommer till biltullar, berörs plötsligt inte stadsdelsnämnderna, då är det inte längre viktigt för deras invånare.

Här ska man genomföra någonting som är i kollision med folkviljan. Man har inte folkets stöd. Det kostar ungefär 1 ½ miljard bara att genomföra, och det finns mängder av frågetecken, bland annat kring Essingeleden. Majoriteten vill inte göra någon miljökonsekvensbeskrivning, men Naturvårdsverket säger att Essingeleden inte kommer att klara miljönormerna. Det finns en stor oro bland befolkningen som bor nära Essingeleden för vad den ökade trafiken kommer att medföra.

Allt det här har lett till att tio stadsdelsnämnder på eget initiativ har bestämt sig för att man vill svara på en remiss om biltullar. Det är ju ett enormt underbetyg för majoritetens struntprat om demokrati, som man inte menar något allvar med, när tio stadsdelsnämnder på eget bevåg svarar på någonting som ledningen i Stadshuset menar att de ska strunta i.

Har ni ingen demokratisk ambitionsnivå i majoriteten? Det liknar faktiskt Grönköping, så som ni hanterar det här!

Anförande nr 21

Borgarrådet V a l e s k o g (s): För att börja med remissinstitutet som sådant, som ju kan se olika ut, är det naturligtvis någonting som är väldigt viktigt. Men det finns också andra sätt att som organisation delge sina synpunkter i viktiga ärenden. Hearingar är ett ganska vanligt förekommande alternativ, vilket också har använts i det här fallet. Jag tycker att man ska använda det skriftliga remissförfarandet så långt det är möjligt, men om det av tidsskäl är svårt eller om en viss organisation eller vissa organisationsdelar inte är direkt berörda kan dock andra sätt att framföra åsikterna i sakfrågan vara lämpliga.

I det här fallet har flera stadsdelsnämnder ansett att de är berörda och lämnat in sina remissynpunkter. Det är förståeligt.

Hela frågan om trängselavgifter eller miljöavgifter är ju egentligen en trafikövergripande fråga och inte ett förslag som löser specifikt lokala miljöproblem i en enda stadsdel. Det berör Stockholm i sin helhet, och det kommer ju att få goda samhällsekonomiska effekter enligt utredningar.

Stadsdelsnämndernas synpunkter är mycket viktiga för den lokala demokratin, även om de nu inte yttrar sig i alla stadsövergripande frågor.

Eftersom det yttersta syftet med remisser och hearingar är att låta medborgare och organisationer avge sina synpunkter, skulle jag trots allt vilja hävda att det är sällan så många synpunkter har kommit in i en viktig sakfråga som just i det här fallet. Det har diskuterats och debatterats mer än de flesta frågor, och det har skrivits en hel del och skickats in synpunkter – det vi alla som sitter i den här salen.

Jag skulle vilja säga att frågan om miljöavgifter, trots att det som bekant har varit stor tidspress, har genomlysts mycket väl av väldigt många delar av kommunen, och detsamma gäller även utanför kommunen.

Anförande nr 22

Å s a R o m s o n (mp): Magnus tar upp en viktig fråga, om stadsdelsnämndernas vikt för demokratin och för diskussionen i Stockholm. Det är ju roligt att det kommer från Moderaterna, som såvitt jag vet vill lägga ned stadsdelsnämnderna och alltså inte tycker att det är speciellt viktigt att stockholmarna har en sfär där man kan diskutera de frågor som är riktigt viktiga för den lokala politiken.

Jag tror, precis som det står i svaret från borgarrådet, att just när det gäller frågor som berör enbart en eller ett par stadsdelar är stadsdelsnämnderna oerhört viktiga som instrument för diskussion och debatt kring vad de betyder för de lokala invånarna. Men när det gäller övergripande frågor ser vi att vi har svårt att utlokalisera en del frågor, till exempel av trafikpolitiska skäl. Jag tror att det finns en hel del frågor från gatu- och fastighetsnämnden som skulle kunna göra sig på lokal nivå, men jag tror inte att de riktigt övergripande trafikpolitiska frågorna går att ha ett beslutsfattande om på stadsdelsnivå. Det tror jag att Moderaterna håller med om, eftersom de vill lägga ned nämnderna.

Man kan leka med tanken, om vi i fullmäktige skulle fatta beslut om Västerleden på ett eller annat sätt, om detta skulle remissas ut till alla stadsdelsnämnder. Jag är lite för ny i församlingen för att veta om det har varit kutym eller inte, men jag tror inte att man i den typen av frågor brukar begära in remissvar från precis alla stadsdelsnämnder – naturligtvis från dem som är närmast berörda av olika trafikströmmar. Det är också naturligt i det här fallet, där framför allt de centrala delarna är berörda i och med att det är här man har ett avgiftsområde, det är här man får en ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och det är också här det sker ett synliggörande av konkurrensen om vägutrymmet, som framför allt berör innerstadsdelarna.

Det är viktigt att vi diskuterar de här sakerna. Jag tycker att vi har varit tydliga från Miljöpartiets sida om att den här frågan ska diskuteras och att det är viktigt att man tittar närmare på förslaget.

Men det blir svårt med den moderata debatten, som å ena sidan klagar på att det inte finns någon demokrati och säger att stadsdelsnämnderna borde ha gjort det här, å andra sidan tycker att stadsdelsnämndernas diskussioner inte är så nödvändiga att de ska finnas kvar över huvud taget. De hävdar också att med exakt den här utformningen kommer Essingeleden inte att få bättre framkomlighet, och dessutom kan det som alltid när det gäller biltrafik få miljökonsekvenser, precis som det blir när Essingeleden får mer biltrafik från Södra Länken – men det är tydligen inget problem. Inte heller går det att i debatten ta upp med både Folkpartiet och Moderaterna att avgiftsbelägga Essingeleden.

Det är liksom dubbla budskap där – ni får bestämma er någon gång!

Anförande nr 23

M a g n u s H e l l s t r ö m (m): Ja, vi har bestämt oss, för länge sedan. Det handlar bara om att lyssna. Innan vi hade stadsdelsnämnder hade vi sociala distriktsnämnder, som skötte sociala frågor. Om en stor stad som Stockholm ska vara en kommun, behöver den ha lokala nämnder som sköter vissa frågor för att det ska fungera.

Problemet med stadsdelsnämnderna är att vi i dag har en hopplöst oklar ansvarsfördelning i den här staden om makten i olika frågor ska ligga här i Stadshuset eller ute i stadsdelsnämnderna. Det är en hopplös situation, som ni har byggt in i stadens organisation.

Man brukar skicka även sådant som inte direkt har med stadsdelsnämndernas ansvarsområden att göra på remiss till dem, enligt ett visst system. Stadsdelsnämnderna får exempelvis gatu- och fastighetskontorets förslag på investeringar runt om i staden på remiss, där de kan uttala sig om cykelbanor och vägar, räcken och staket och annat. Och man svarar alltid på remiss om SL:s program, hur det ska vara med busslinjer och annat.

Varför inte det här har gått ut på remiss tror jag handlar om att det i botten ligger en lögn i valrörelsen, som går rakt emot folkviljan. Majoriteten vill inte införa detta. Det kostar så mycket som 1 ½ miljard att genomföra – det är inget litet experiment, det är

en jättekostnad! Det är därför så många stadsdelsnämnder på eget bevåg, trots att det inte har välkomnats här i Stadshuset, har valt att säga vad man tycker.

Det är ett Grönköpingsförfarande ni har dragit i gång. Och så vill ni folkomrösta efter att det är genomfört! Först tänker ni bränna iväg 1 ½ miljard trots att ni vet att ni har opinionen emot er, och sedan hoppas ni att opinionen ska vända efteråt! Om det blir nej till biltullar i en folkomröstning efter att ni har genomfört biltullar, vad ska ni då göra för att få tillbaka de 1 ½ miljarderna till stadens invånare? Var ska ni hitta dem – ska de komma ur era egna fickor, eller hur ska ni lösa det?

Det där är en demokratifråga, och ni agerar på ett mycket märkligt sätt. Att stadsdelsnämnderna inte ska yttra sig i denna stora och dyrbara fråga är enbart ett sätt att mörka och mygla med någonting som ni tycker är besvärligt och pinsamt!

Anförande nr 24

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Den här frågan handlar egentligen inte om vilka enstaka nämnder som har fått frågan om biltullar på remiss eller inte. Den handlar om att Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna är fullkomligt ointresserade av vad medborgarna tycker i den här frågan. Man vill inte veta, och därför sjösätter man ett av de största experimenten i stadens historia utan att fråga medborgarna vad de tycker.

Jag tycker att det är ett hyckleri utan dess like, att som Miljöpartiet i varje sammanhang kräva folkomröstningar i massor av små detaljfrågor runt om i landet, men i denna gigantiska fråga vägrar man att fråga folket innan man genomför detta gigantiska experiment. Det är ingenting annat än skandal och stort hyckleri!

Anförande nr 25

H a r d y H e d m a n (kd): Åsa Romson hade en intressant synpunkt, om medborgarna ska ha någonting att säga till om eller inte.

Ta den minsta stadsdelsnämnden i Stockholm, Rinkeby. En kommun i Sverige som är lika stor som Rinkeby är Klippans kommun i Skåne. Ska Klippans kommun inte alls bry sig om vägar och sådant som går ut och in till Klippan, för sina medborgares skull? Det verkar något märkligt att stadsdelsnämnderna inte skulle bry sig om infrastrukturen som leder till och från – det är väl just en av de saker som kan verka segregrande eller integrerande?

Det skulle vara kul att höra vad du har för synpunkter på det.

I Klippans kommun ska man bry sig om vägarna till Helsingborg och andra ställen, men här ska man inte lägga sig i vad det blir för skillnad, i Rinkeby till exempel.

Anförande nr 26

Å s a R o m s o n (mp): Jag kan börja med den första frågan, som väl hade mera med interpellationen att göra, det vill säga hur vi ser på demokratin i stadsdelar och deras interaktivitet med de beslut som vi fattar här i fullmäktige.

Hardy Hedman kan mycket mer om stadsdelsreformen och kutymen här i huset än vad jag kan, men min föresats är att stadsdelarnas diskussioner är viktiga. Just det argumentet, att till och med den minsta stadsdelen i Stockholm är lika stor som en inte alltför liten svensk kommun, är en anledning till att vi behöver stadsdelsnämnder och borde utveckla dem. Men frågan är om vi ska gå så långt som till en kommundelning. Ska en stadsdel ha vetorätt mot vilka vägar man bygger i alla de trafikpolitiska beslut som kommer upp? Jag antar att det finns en historisk bakgrund till varför så pass mycket av trafikpolitiken än så länge är centralt belägen i Stockholm. Jag menar, det är ju inte så att den centrala delen av Stockholm inte har någon beslutsmyndighet, snarare är det väl så att varje gång vi röstar här i salen verkar vi egentligen vilja ha mer och mer myndighet. Jag röstar ofta på förslag som ändå stärker stadsdelarna, och det är utifrån de förutsättningarna som vi jobbar.

När det gäller systemet med trängselavgifter, är det väldigt många, inte bara i Stockholms kommun utan i hela Sverige och runt omkring Stockholm inte minst, som har väldigt många synpunkter. Jag vet inte någon i majoriteten som inte välkomnar att folk har synpunkter om detta.

När det gäller de stadsdelar som valde att också skriftligen komma in med remissvar, kan jag försäkra Magnus om att detta välkomnades i Stadshuset. Även om du gärna ger beskrivningen att man inte gjorde det, tycker jag ändå att den hearing som man valde att hålla, som jag deltog i och som flera av er var inbjudna till, där man gick långt utöver att enbart medborgarna skulle representeras via sina stadsdelar utan också via organisationer, via företagssammanslutningar på både väldigt lokal nivå, mera central nivå och Stockholmsregionalt, faktiskt fick en möjlighet att yttra sig, det institutet borgade för att man ville få in synpunkter och också har kunnat beakta dem.

Sedan är det förstås en stor fråga, och eftersom den till syvende och sist ska den beslutas i riksdagen blir även våra åsikter här mera av uttalandekaraktär. Jag skulle välkomna en mer seriös debatt om innehållet kring trängselavgifterna, och jag tror att om det var så att oppositionen var mer öppen för att diskutera: det här och det här tycker vi inte om, eller det här tycker vi inte om alls och det här tycker vi om väldigt mycket, så skulle det vara betydligt lättare än de förhållningsinstrument som man utnyttjar till punkt och pricka i alla delar. Naturligtvis hämmar det att saker och ting skickas ut på remiss. Jag har upplevt i gatu- och fastighetsnämnden att tjänstemännen har sagt: Om vi ska skicka ut det här tar det så och så lång tid för att man kommer att bordlägga det så och så många gånger. Och man bordlägger inte för att man inte vet vad man tycker, för det vet man, utan för att man vill fördröja. Det tycker inte jag är demokratiskt!

Anförande nr 27

Förste vice ordföranden: Jag påminner om att debatten gäller om stadsdelsnämnderna är oviktiga för den lokala demokratin.

Anförande nr 28

Maria Hannäs (v): Ordförande, fullmäktige och medborgare! Att få höra att Vänsterpartiet skulle vara totalt ointresserat av demokratifrågor var magstarkt.

Visserligen kan man tycka att hanteringen av hela ärendet om trängselavgifter har gått väldigt fort, och man skulle ha önskat en lite långsammare hantering. Men som ni vet är det så att om man ska hinna göra en så här stor grej på fyra år så tar det tid.

Dessutom finns det olika sätt att utöva demokrati, och jag är inte säker på att just Moderaterna är det parti som kan slå sig för bröstet i den delen. Det finns andra frågor som har diskuterats och beslutats här som inte har varit ute på remiss i stadsdelarna, till exempel Södra Länken.

När det trängselavgifterna tycker jag att det framför allt är en viktig miljöfråga. Jag tror att vi kommer att ha många diskussioner under den tid försöket pågår med medborgerliga kontakter. Jag vet också nämnder som redan nu tar upp frågan och börjar diskutera den med folk.

Den propaganda som har kommit ifrån Moderaterna har gjort att människor är livrädda för det här, men när jag har pratat med mina bekanta som är bilister och fått förklara hur det ska gå till och varför det är viktigt att göra det, är det jättemånga som säger: Men gud, det är ju faktiskt ganska bra!

Anförande nr 29

M a g n u s H e l l s t r ö m (m): Det är ju intressant att Maria Hannäs, Vänsterpartiet, anser sig ha sådana folkbildande talanger att hon kan övertala folk att ändra uppfattning. Vi får väl se hur det blir med den saken – i dag är i alla fall majoriteten emot ett införande av biltullar, och det borde man ta hänsyn till om man vill vara demokrat.

Du sade att vi moderater inte har någonting att brösta oss om när det gäller demokrati. En sak kan jag lova dig: Inom Moderaterna är vi helt på det klara med att det är mycket bättre demokrati i Sverige än på Cuba. Det är inte alla dina partikamrater på det klara med!

Av debatten hittills kan man dra slutsatsen att majoriteten anser att stadsdelsnämnder är bra för den lokala demokratin, så länge de kan fungera som en buffert mellan Stadshuset och befolkningen. Men när det kommer till känsliga och besvärliga frågor, där saker och ting inte gått rätt till och där man har opinionen emot sig, väljer man att inte ens skicka ut ärendet på normal remissrunda. Detta tillsammans med en hel del annat beteende i den här frågan ger en klar och tydlig bild av att det här är någonting som man vill mörka och mygla med.

Jag noterar att det socialdemokratiska ansvariga borgarrådet, som egentligen har ansvaret för den remissrunda som aldrig blev av, har hållit en mycket låg profil i debatten.

Anförande nr 30

H a r d y H e d m a n (kd): Jag tänker nog envisas med min jämförelse med Klippan. Klippan har ingen vetorätt, men Klippans synpunkter är viktiga när man ska avgöra infrastrukturen för den kommunen. Det är klart att för medborgarna i Rinkeby är det viktigt hur infrastrukturen ser ut.

Ta Kista som exempel. Majoriteten av invånarna i Kista arbetar någon annanstans än i Kista. Det har alltså betydelse för de medborgarna. Då kan det väl inte vara fel att tillfråga dem?

Maria Hannäs anser att många vill ha biltullarna. Men i så fall är det väl inget farligt att låta stadsdelarna ha synpunkter?

Det var ett typiskt politikerperspektiv: alla frågor som är viktiga ska avgöras inom fyra år. Kanske det finns frågor som behöver en ordentlig genomlysning och som inte får falla inom politikens fyraårsregler? Somliga frågor kanske vinner på att man har medborgarna med sig.

Anförande nr 31

L o t t a E d h o l m (fp): Åsa Romson säger sig vilja utveckla och stärka stadsdelsnämnderna och deras arbete. Det är ju ett vällovligt syfte. Tyvärr är det så att när det verkligen bränner till och man ska genomföra en mycket stor förändring, är man inte längre det minsta intresserad av att höra vad stadsdelarna eller deras medborgare säger.

Det är klart att det är en jättemajoritet emot biltullar i Stockholm, och de människor som är emot vägrar ni att lyssna på innan ni har satt detta projekt i sjön.

Åsa Romson kallar det för förhållningsteknik, när vi använder oss av de möjligheter som finns enligt kommunallagen att till exempel genom bordläggning skapa ytterligare tid för eftertanke – det kan ju vara en idé med att få ett ärende bordlagt – eller genom återremiss få en möjlighet att få svar på ytterligare frågor. Jag kan bara notera att efter det återremissyrkande som vi drev igenom på förra sammanträdet har man över huvud taget inte försökt komma tillbaka och svara på de frågeställningarna.

När vi använder oss av den här tekniken, är det fullt i enlighet med demokratins spelregler. De olika metoderna, bordläggning och återremiss, finns ju till just för att man ska kunna garantera att besluten blir så bra som möjligt, annars skulle de inte existera.

I en process som är så helt igenom odemokratisk som den om biltullarna, är det väl självklart att vi utnyttjar de möjligheter som finns. Jag tror faktiskt att medborgarna annars skulle bli oerhört upprörda.

Anförande nr 32

C e c i l i a B r i n c k (m): Ordförande! Man blir lite förvånad. Det borde man naturligtvis inte bli, men det blir man ändå ibland när man hör Åsa Romson. Som Lotta Edholm precis sade anser hon på fullt allvar att när vi vill att ni ska följa de normala spelregler som finns i ett demokratiskt sammanhang så är detta förhållning. Lite häpen blir jag, det måste jag säga.

Det är mycket riktigt så att vi vill avskaffa stadsdelsnämnderna. Det har vi alltid velat, och det har vi aldrig gjort någon hemlighet av. Det vill inte ni; men det gör ju

bara ännu mera märkligt att det är ni som när det verkligen bränner till inte ens är intresserade av att ta reda på vad de tycker.

Det här blir lite konstigt. Det är ni som värnar stadsdelsnämnderna, det är ni som har en extremt hög svansföring när det gäller att tala om vikten av lokal demokrati och stadsdelsnämndernas betydelse för att kanalisera medborgarnas åsikter. Men när det verkligen handlar om en viktig fråga, struntar ni i det!

Då var det väl en himla tur att tio stadsdelsnämnder på eget bevåg skickade in ett remissvar? Är det så ni tycker att det ska gå till? Man kan nästan tro det, när man läser svaret på interpellationen där borgarrådet mer eller mindre säger att det gjorde ingenting att det inte gick ut på remiss, för de svarade i alla fall. Så tycker inte jag det ska gå till.

Men det är väl så att när det gäller just den här frågan spelar det ingen roll hur man gör, hur odemokratisk processen är eller hur dyrt det blir och hur många som är emot – det ska genomföras!

Anförande nr 33

M a r i a H a n n ä s (v): När argumenten tryter börjar man prata om Cuba. Vi i Vänsterpartiet pratar om Stockholm.

Om jag har folkbildande talanger är det väl bra? Jag är mycket ute och pratar med folk, och just därför har jag uppfattat att det är väldigt mycket propaganda i den här frågan. Den har väldigt väl kommit fram i pressen, men jag tycker att sakargument som i stället borde komma fram, framför allt när det gäller miljöskälen, inte har kommit fram tillräckligt. När man pratar med folk om det här så inser man att det är en himla viktig fråga.

Anförande nr 34

Å s a R o m s o n (mp): Jag ville bara svara. Det är naturligt, och det sade jag också, att en opposition i minoritet är helt i sin fulla rätt att följa de spelregler som finns enligt kommunallagen. Många gånger är det naturligtvis helt befogat att bordlägga och återremittera, och jag anlägger inga synpunkter på att man gör det.

Däremot konstaterar jag att när det gäller att skicka ut remisser till till exempel stadsdelsnämnder, men också facknämnder – eller när vi själva får remisser från regeringshåll – så är det faktiskt så att om man svarar i tid har man lättare att få sina synpunkter beaktade. Det är ett faktiskt argument. Åtminstone om man i sin egen utövning jobbar med att processa frågor eller liknande, vet att man att ju tidigare man får reda på saker, desto lättare är det att anpassa, men får man veta det senare så blir det svårare att ta ställning till det. Det var bara en sådan praktisk åsikt jag uttryckte. Naturligtvis får man svårigheter när man vet att remisstiden i stadsdelarna blir väldigt lång. Det kan också vara ett sätt att säga att stadsdelarna är överbelamrade med frågor och att de inte vill diskutera allting mellan himmel och jord. Men jag tror säkert att de vill diskutera trängselavgifter, och det har ju också många gjort vilket är glädjande.

Jag kan försäkra er om att huruvida stadsdelarna har fått frågan att skriftligen inkomma med remissvar beror inte på vad de ska komma med för typ av svar, om de är negativa eller positiva. Mot det talar nämligen att staden har varit väldigt öppen emot organisationer som Motormännen och olika företagarföreningar som på ett tydligt sätt har deklarerat att de inte är positiva och välkomnat svar, både skriftligen och muntligen, även från dessa.

Man kan alltså inte beskylla majoriteten för att inte vilja få in svar från sådana som har en annan uppfattning i frågan. Däremot skulle det vara intressant att få in svar, även här i debatten, från moderater och andra oppositionella i den här frågan kring hur de ser på det. Jag vet att deras lösning för en icke ökad framkomlighet på Essingeleden skulle leda till att man inte ska använda systemet alls, medan jag har deklarerat att vår ståndpunkt är att de områden där man använder trängselavgifter fungerar de, där får man ökad framkomlighet och därför bör man använda det även på Essingeleden. Det skulle vara ett intressant resultat, nu när man pratar om att vi inte har en koherent politik i den här frågan. Det har faktiskt inte Moderaterna heller!

*§ 8 Muntlig frågestund**Fråga nr 1. Fuskåkare i stadens lokaler*

Anförande nr 35

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! I Erik Nilssons frånvaro, som har sin orsak i lyckliga omständigheter, vill jag ställa frågan till finansborgarrådet: Håller ni fast vid att det var en bra idé att låta stadens fuskåkare ha offentligt möte i en kommunal lokal vid T-Centralen, som skedde i lördags?

Anförande nr 36

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Ja, ordförande, fullmäktige, så kan det gå med lyckliga omständigheter, när bäbis nummer två kommer! Därför är inte Erik här.

Men till saken, det möte som hölls av organisationen *planka.nu*. Vad jag har förstått av den diskussion som har förevarit hade staden en överenskommelse om att föreningen inte på något sätt skulle propagera för att planka eller tjuvåka, och inte heller ta upp plankfonden eller plankkassan. Tydligen gjorde man ändå det, och det är verkligen inte bra. Har man en överenskommelse så ska man hålla den, det är viktigt.

På det sättet känner jag att de har skadat sitt förtroende hos oss, måste jag säga.

När det gäller själva sakfrågan, om kollektivresandet, SL, skatte- och avgiftsfinansiering och annat, måste jag säga att alla partier borde vara oerhört intresserade av att föra den här typen av debatter eftersom infrastruktur och kollektivtrafik är en så viktig del för att staden ska fungera.

Gärna debatt – men då får man nog hitta andra former, som jag ser det i dag.

Anförande nr 37

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Jag tycker det är utmärkt att Annika Billström nu backar ett halvt steg.

Det var nämligen så att när vi hade förra debatten med din partivän Erik Nilsson var den socialdemokratiska inställningen att det var helt okej att ha detta ”debattmöte”, som han kallade det. Det var ingen debatt, och det berättade jag redan förra gången vi hade fullmäktigesammanträde. Ändå envisades ni med att det var någon sorts demokratisk rättighet för människor som bryter mot våra regler att ha offentliga möten invid T-Centralen i ett av stadens dyrbaraste hus, Kulturhuset. Då var det ett annat ljud i skällan, och det gjordes ingen som helst aktion för att stoppa mötet även fast man mycket väl visste om vilka som stod bakom, att syndikalisterna körde mötet, att projektledaren på Kulturhuset själv är syndikalist och alltså hade ett stort intresse av att mötet ägde rum. Det var total tafflighet och en otroligt lågmäld inställning. Alla visste vad mötet skulle handla om, herr ordförande. Man kunde gå in på hemsidan och få klart beskrivet att det var ett rent reklamöte.

Men det gläder mig mycket att Annika Billström nu tar ett halvt steg tillbaka och håller med om att det här mötet aldrig borde ha ägt rum.

Anförande nr 38

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Jag skulle vilja säga så här till Mikael Söderlund: Jag tycker att det är en demokratisk rättighet för alla att debattera vad de vill, när de vill.

Jag tycker att Mikael Söderlund och Moderaterna borde vara intresserade av att diskutera landstingets ekonomi, med tanke på det som hände förra mandatperioden, det vill säga: Ska vi ha ytterligare skattefinansierad kollektivtrafik, eller avgiftsfinansierad? Då kan man inte stoppa huvudet i sanden, som ni gjorde under förra mandatperioden och tänkte bort realiteter kring budget och budgetsanering. För det är klart att det här är en reaktion bland så många andra som vi möter på tunnelbanan, i bussen, i förskolan eller skolan eller på medborgarhusen runt om i staden som har synpunkter på vilken dålig ekonomi landstinget har och vilken situation Moderaterna har försatt oss alla i. Det är den sakdebatten vi vill ha!

Anförande nr 39

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Nu försöker Annika Billström ta sig ifrån ämnet.

När Annika Billström försöker backa i ena sekunden och i andra sekunden säger att det är en demokratisk rättighet för människor som bryter mot våra regler att vara gratis i kommunala lokaler invid regelbrottet nummer ett, bredvid T-Centralen, så är det skandal. Det är ynkligt att Socialdemokraterna inte kunde ha sagt ifrån!

Och ni har inte tagit debatten ett enda dugg. Jag har själv fått ta debatten, och det har jag också gjort, flera gånger, öppet i radion och på annat sätt.

De här människorna ska inte tillåtas att använda kommunala lokaler för att föra ut sitt budskap.

Jag har med mig reklamfilmen, Annika Billström. Kom med mig efteråt till Stora kollegiesalen och titta på dem, så ska du få se vad de fick visa i din offentliga lokal på det här fina debattmötet! Det är en rak och tydlig instruktionsfilm om hur man begår brott i Stockholms tunnelbana.

Ett av de avgörande skälen till att ni nu sviker era vallöften även på området höjda SL-avgifter, som ni gick till val på att inte höja, är att de här människorna får hålla på. Det är upp-och-ner-vända världen, att ni samtidigt höjer avgifterna för alla oss som åker SL-trafik och låter dem som bryter mot reglerna ha gratismöten i Kulturhuset.

Anförande nr 40

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Mikael Söderlund, den där retoriken håller inte och kommer aldrig att hålla. Alla stockholmare är fullständigt klara över att det är ni som

har misskött ekonomin i landstinget så intill den milda grad att vi har ett underskott på 10 miljarder. Och vilka drabbar det? Jo, det drabbar naturligtvis dem som är av nöden tvungna att åka kollektivt och inte har andra alternativ. Dem vågar inte ni ta debatten med – och varför det? Jo, därför att ni har förskingrat, ni har vägrat fatta beslut och ni har inte på något sätt kunnat svara upp emot den ekonomiska morassituation som Stockholms läns landsting befinner sig i.

Det är en ren skandal! Det var du själv som förde in oss på det, och det är klart att det är det vi ska debattera: sakfrågan. Varför måste man i majoritet ta ansvar för ekonomin, och varför gjorde ni inte det? Ni är inte regeringsdugliga, så är det bra med den saken!

Ordningsfråga

Anförande nr 41

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Jag har inget inlägg kvar, men i en ordningsfråga vill jag poängtera att det faktiskt är presidiets uppgift att se till att debatten förs enligt frågan.

Jag har en demokratisk rättighet att ställa frågor till Annika Billström som finansborgarråd om olika saker som händer i Stockholm. När då finansborgarrådet väljer att föra en helt annan diskussion, om hur ekonomin har skötts i landstinget, tycker jag att presidiet får lov att säga ifrån.

Den här frågan handlade om ett öppet möte i Kulturhuset, och det är det som den här debatten ska handla om. Jag tycker faktiskt att finansborgarrådet borde kunna hålla sig till sak.

Fråga nr 2. Hot mot affärsidkare i Rinkeby

Anförande nr 42

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! I dagens Stockholm City kan man läsa en väldigt obehaglig artikel om ett antal butiksägare i Rinkeby som utsätts för trakasserier och inbrott, i akt och mening att ta över deras butikslokaler. Det är klart att det här är väldigt allvarligt, och jag skulle vilja veta om staden på något sätt nu agerar för att se till att de här kvinnorna kan vara kvar i sina butiker.

Anförande nr 43

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Herr ordförande! Jag håller med Lotta Edholm. Jag läste också den där artikeln i morse och bad mina medarbetare att omedelbart ta reda på vilka åtgärder som kan vidtas och vilken roll Stockholms stad kan spela i detta.

Om det är sant, det som står i artikeln, är det här i första hand en polisiär fråga. Icke förty måste Stockholms stad ta sitt ansvar, vilket innebär att vi agerar genom stadsdelsförvaltningen, som i dag har tagit initiativ till ett möte mellan de berörda företagen, företagarföreningen i Rinkeby och den tjänsteman på stadsdels-

förvaltningen som jobbar med brottsförebyggande åtgärder. Det är naturligtvis helt avgörande att snabbt få till stånd ett möte och utifrån resultatet av det mötet och kvinnornas situation vidta nödvändiga åtgärder.

Jag ber att få återkomma med resultatet, men mötet ska komma till stånd snarast möjligt.

Anförande nr 44

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Jag vill tacka för det svaret. Det var ett väldigt bra svar.

Jag tror att det är väldigt viktigt i sådana här frågor att man behåller öppenheten. Jag tror att det blir betydligt svårare att hota eller trakassera människor om man vet att det kommer att stå i tidningen dagen därpå, om man vet att politiker faktiskt försöker ta sitt ansvar – även om det naturligtvis först och främst är en fråga för polisen.

Jag tycker också att staden borde agera gentemot Centrumkompaniet, så att de till exempel hjälper till med att byta ut lås och sådant, som gör deras tillvaro mer trygg.

Jag ser verkligen fram emot att få höra mer om detta så småningom!

Fråga nr 3. Stadens parkeringspolitik

Anförande nr 45

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Först vill jag hälsa Jan Valeskog välkommen till den illustra skaran av gatu- och fastighetsborgarråd. Så här på din första dag tänkte jag ge dig en lätt fråga.

Vi har jämfört Stockholms parkeringspolitik med de andra nordiska storstäderna, med de andra huvudstäderna och med Göteborg och Malmö. Det visar sig att oavsett vad man tittar på – timtaxa, boendeparkering eller parkeringsböter – så är Stockholm extremt. Här är det dyrast, här är det högst avgifter.

Jag vill fråga dig: Tror du att detta förhållande är bra för Stockholm som besöksstad, som näringslivsstad och som en attraktiv stad för folk att flytta till?

Anförande nr 46

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Till att börja med tror jag att det är nästan omöjligt att jämföra storstäder på det viset. Ta bara det enklaste exemplet och jämför Stockholm och Köpenhamn, där förhållandena ser helt olika ut när det gäller klimatet eller sättet att ta sig fram och tillbaka till jobbet. I Köpenhamn cyklar ungefär var tredje person till jobbet och var tredje person åker kollektivt. Här har vi över 70 procent som åker kollektivt till jobbet, och geografin ser också väldigt olika ut. Därför går det inte att göra en direkt jämförelse, utan jag tycker det är mer intressant att prata om Stockholms förhållanden till exempel vad gäller trafikpolitiken och vad som är problemen som vi upplever.

Vi har ju kunnat se en ökande oordning de senaste åren. Jag har i den stadsdel där jag själv bor kunnat se det ökade antalet felparkerade bilar, inte minst antalet trafikfarligt parkerade bilar. Stadens små människors, barnens, liv och hälsa riskeras när bilar står felparkerade invid övergångsställen till exempel. Vi har också kunnat se att antalet olyckor har ökat successivt under de senaste åren. Beroende på prissättningen på boendeparkering har vi sett hur folk har plockat upp sina bilar ur garage i stor omfattning och ställt dem på gatan, vilket också har ökat trängseln.

Det har skämtats om att man inne i staden nästan var man än går kan hinna ifatt bussarna om man går snabbt, eftersom genomsnittshastigheten har minskat.

Nog är problemen många när det gäller trängsel och parkering, men jag vill nog säga att de initiativ som har tagits kommer att innebära att vi möjliggör att vi får färre felparkerade bilar, att vi får fler bilar i garage och att vi ökar säkerheten rent allmänt.

Anförande nr 47

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Tyvärr hade jag väl inte väntat mig någon islossning från Jan Valeskogs sida i den här frågan. Fast jag blir ändå överraskad, måste jag säga, för staden jobbar med att ständigt och jämt jämföra sig själv med andra storstäder, som att mäta hur vi ligger till i attraktionskraft och hur vi sköter oss på olika områden. Nu har Jan Valeskog undantagit ett område: parkeringspolitiken kan man inte jämföra med någon annan stor stad.

Jag tycker det är ett ganska anmärkningsvärt påstående, och det är naturligtvis totalt ihåligt. Det är ju självklart att det är någonting som går att jämföra lika väl som många andra saker.

Vad jämförelsen visar är att ni bedriver parkeringspolitiken som en beskattningspolitik. Vad ni är ute efter är att ta in mer skatt från stockholmarna, och då gör ni det också via parkeringspolitiken.

Än så länge har ni inte kunnat uppvisa några andra resultat. Såvitt jag förstår har andelen rätt parkerade bilar inte stigit – jag tror till och med att den har sjunkit något – så där har ni inte lyckats.

Anförande nr 48

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag tycker det är mycket klokt om man kan lära av varandra från olika storstäder, men förhållandena varierar oerhört. Städer som kanske är planerade på 1800-talet, när inga andra städer fanns, och städer som har byggts upp efter kriget har naturligtvis olika förutsättningar. Geografi och klimat gör också att förutsättningarna är olika. Självklart ska vi ändå lära av varandra.

Det intressanta är om den parkeringspolitik och trafikpolitik som vi för nu innebär en förbättring för miljön, för säkerheten och för tryggheten.

Slutligen kan jag nämna att den vända som jag tycker att den borgerliga majoriteten har visat upp – typexemplet är att man under hela förra mandatperioden inte ens fick

fram något trafiksäkerhetsprogram, det låg i praktiken i malpåse – visar att man inte riktigt tar de här frågorna på allvar.

Anförande nr 49

Borgarrådet **N o r d i n** (m): Påståendet om trafiksäkerheten är kvalificerat snömos från Jan Valeskogs sida. Vi satsade i vår budget 50 miljoner till trafiksäkerhet. De pengarna har inte du, om du har hunnit studera gatu- och fastighetsnämndens rätt ihåliga budget, där inte kommer att genomföra vare sig det ena eller andra. Varför slänger du in det i debatten? Vi kan gärna återkomma till trafiksäkerheten.

Vad du visar är att du inte vill ta till dig att parkeringspolitiken har betydelse för Stockholms attraktionskraft, om Stockholm är en attraktiv stad för besökare och för näringslivet. Det är möjligt att ni inte prioriterar det särskilt högt – och det visar ni ju med en rad andra beslut – men jag tycker det är väldigt oroväckande om den ansvarige trafikpolitikern inte förstår att parkeringspolitiken i den extrema form som man bedriver den i Stockholm i dag, skadar Stockholm. Ni tar faktiskt risker för Stockholms utveckling med den politik ni bedriver!

Anförande nr 50

Borgarrådet **V a l e s k o g** (s): Vi ska naturligtvis föra en trafikpolitik och en parkeringspolitik som innebär att människor som har bil ska ha möjlighet att parkera sina bilar.

Men sedan måste man också ta hänsyn till faktiska omständigheter. Används dyrbar mark till parkering så får man vara beredd på att kostnaderna för detta kommer att vara högre än på annan mark, som kanske inte är lika värdefull. Likaså om man begår allvarliga trafikförseelser, som innebär risk för liv och hälsa, så måste det på något sätt beivras. Annars får vi kaos. Detta kaos riskerar människors liv och hälsa, så det är något som vi måste ta på stort allvar och se till att människor inte skadas i trafiken.

Det kommer också att visa sig i kommande förslag framöver, om 30 km/tim i bostadszoner och trafiksäkerhetsprogram som vi är beredda att ta fram, att vi menar allvar med de här frågorna.

Fråga nr 4. Framtiden för Livstycket

Anförande nr 51

A n n - K a t r i n Å s l u n d (fp): Ordförande, fullmäktige! Livstycket är ett av stadens bästa integrationsprojekt. Det är därför jag frågar just Teres Lindberg som integrationsborgarråd.

Det var ju så att Livstyckets existens hotades, och det blev ingen fortsatt sfi-verksamhet för ni tyckte inte att det var någon bra verksamhet eftersom den inte var kommunal. Sedan blev det ju väldigt mycket protester, och då gick ni ut och sade:

Men vi ska rädda Livstycket! Det var ju bra, även om vi förstås tyckte att det allra bästa hade varit om det hade fått fortsätta att vara en sfi-skola.

Nu undrar jag hur det blir med den fortsatta verksamheten. Livstycket har gått in med en ansökan till Kompetensfonden, och den kommer inte att behandlas.

Teres Lindberg, tycker du att Livstycket är en bra verksamhet? Och om du tycker det, vad tänker du vidta för åtgärder för att det ska kunna fortsätta och leva vidare?

Anförande nr 52

Borgarrådet L i n d b e r g (s): Ordförande, fullmäktige! Det är bra att du tar upp den här frågan, Ann-Kristin.

Till att börja med vill jag säga att det inte är så att vi på något sätt valde bort Livstycket så att man missade sfi-verksamheten, utan det handlar om lagen om offentlig upphandling. Högst anbud vinner, och tyvärr vann inte Livstycket. Sedan kan vi tycka vad vi vill om den sfi-verksamhet man bedrev.

När det gäller den arbetsmarknadsinriktade verksamheten och den sociala verksamhet man har i dag, som är kvar efter årsskiftet, tycker vi att Livstycket är värt sin chans.

Egentligen vet nog du mer än jag, eftersom stadsdelsnämnden har skickat in en ansökan, som ni enigt har ställt er bakom.

Tidigare hittade vi en finansieringslösning för Livstycket under första kvartalet, och beslutet kommer att tas i personal- och kvalitetsutskottet i april, vilket gör att det blir ett glapp. Men även den tidsluckan kommer att täckas, så det finns ingen anledning till oro för den sakens skull. Hur den ansökan ni har skickat in har jag ingen aning om, och inte heller hur ärendet och själva beslutet kommer att se ut, för tjänsteutlåtandet är inte framarbetat. Det kommer att fattas beslut i april, och det kommer inte att bli någon ekonomisk lucka emellan. De beskedet har också gått ut till både Livstycket och stadsdelsförvaltningen.

Jag hoppas att det är svar på din fråga. Annars tror jag att du vet mer än jag.

Anförande nr 53

A n n - K a t r i n Å s l u n d (fp): Jag frågar inte om det som jag redan vet utan om det som jag inte vet – det är ju frågestund.

Det jag vet är att jag har fått besked om att det har kommit in så många ansökningar till Kompetensfonden att det inte alls är säkert att det blir just Livstycket som ska få pengar. Det är därför jag frågar vad *du* tycker om Livstycket. Det är ändå en väldigt speciell verksamhet. Kommer du att strida för att just Livstycket ska få vara kvar i din egenskap av integrationsborgarråd?

Anförande nr 54

Borgarrådet *L i n d b e r g* (s): Den verksamhet som Livstycket har bedrivit som är av arbetsmarknadsinriktad karaktär tycker jag har varit väldigt betydelsefull, inte minst för alla de kvinnor som har deltagit. Det är vi nog överens om, du och jag.

Ansökan som är inskickad har jag inte ens sett. Den ska också behandlas av tjänstemännen innan den kommer upp på den politiska nivån. Just nu har jag faktiskt ingen aning om vad jag tycker om det som komma skall, för jag har inte ens sett ansökan.

Fråga nr 5. Vilka andra grupper kan räkna med att få utnyttja gratis lokaler i Kulturhuset med hänvisning till plankan.nu:s möte?

Anförande nr 55

E w a *S a m u e l s s o n* (kd): Ordförande, fullmäktige! Jag blev lite förvånad över det svar som avgavs tidigare med anledning av en fråga från borgarrådet Söderlund. Jag tyckte mig höra borgarrådet Billström säga att det var en demokratisk rättighet att utnyttja lokalerna i Kulturhuset.

Därför undrar jag om andra föreningar nu kan ställa sig på kö och få låna lokalerna gratis, kanske det kan bli Skattebetalarnas förening eller några andra? Vi har ju annars haft en del uthyrning av lokaler till verksamheter som man har kunnat förundra sig över, men de har i alla fall fått betala vid de tillfällena.

Det vore bra med ett klargörande.

Anförande nr 56

Borgarrådet *B i l l s t r ö m* (s): Ja, Ewa Samuelsson, det är samma regler som gäller nu som tidigare, och det är klart att Skattebetalarnas förening eller andra föreningar är välkomna att ha verksamhet i Kulturhuset, Medborgarhuset eller i andra lokaler som Stockholms stad upplåter, utifrån det regelverk vi har.

Anförande nr 57

E w a *S a m u e l s s o n* (kd): Jag tyckte inte det svaret var särskilt klargörande. Jag vill veta var gränsen går för vem som måste hyra lokalerna och vem som får använda dem avgiftsfritt.

Anförande nr 58

Borgarrådet *B i l l s t r ö m* (s): Men ärligt och uppriktigt, Ewa Samuelsson: Du känner säkert till det regelverk som Stockholms stad har, via både idrottsnämnden och kulturnämnden, för vilka lokaler som är nolltaxerade och inte. Självklart är det så att föreningslivet i Stockholm ska följa de reglerna, så det är ingen förändring i regelverket.

Anförande nr 59

E w a S a m u e l s s o n (kd): Och i det regelverket ingår alltså att föreningar som verkar för kriminella handlingar också har rätt att utnyttja lokalerna i stadens ägo?

Anförande nr 60

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Detta var oförskämt. Som vanligt blir det medvetna missförstånd från din sida. Jag tycker det är förfärligt att göra en sådan tolkning mot det regelverk vi har.

Jag förstår faktiskt inte vad ditt syfte är med att uttrycka dig på det sättet.

Fråga nr 6. Finansborgarrådets månadsbrev

Anförande nr 61

C e c i l i a B r i n c k (m): Ordförande, fullmäktige! Jag läste på Stockholms stads hemsida härom dagen att borgarrådet Billström från och med fredag ska börja lägga ut en krönika, ett brev eller vad man nu ska kalla det med regelbundna mellanrum. Det stod ganska vagt att det ska ha ett allmänpolitiskt innehåll, och det kan man ju bli lite oroad av.

Nu skulle jag gärna vilja veta vilken typ av innehåll borgarrådet tänker sig att den här krönikan ska ha och vilken funktion den ska fylla.

Anförande nr 62

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Jag kan inte vara mer tydlig än du: ett allmänpolitiskt innehåll. Det är ju precis det allmänpolitiska läget som vi resonerar och debatterar ikring i Stockholms stad, och det är väldigt allmänt.

Anförande nr 63

C e c i l i a B r i n c k (m): Jag anser inte att den här publiceringsmöjligheten ska användas av borgarrådet för, ska vi kalla det partipolitisk propaganda?

Anförande nr 64

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Det som är det fina i kråksången när man har fått den stora äran att företräda Stockholms stad som finansborgarråd är att man inte alltid är partipolitiker. Det går att som partipolitiskt förtroendevald att vara just allmänpolitisk och företräda Stockholms stad.

Fråga nr 7. Kommer policyn för utlåning av kommunens lokaler att ändras med anledning av plankan.nu?

Anförande nr 65

C e c i l i a B r i n c k (m): Det blev mycket av mig här på raken, och det ber jag om ursäkt för. Det måste vara tråkigt för alla inblandade!

Ewa Samuelsson frågade ju om detta nyss, och hon fick väl knappast något oerhört uttömmande svar tyckte jag. Min fråga behandlar samma problemområde, men ur ett lite annat perspektiv.

Vi vet ju nu precis vad det här mötet handlade om och vilket syfte det hade. Jag känner också till de regler som gäller för uthyrning respektive utlåning av kommunala lokaler. Min fråga är: Kommer man att överväga att titta över de regler som gäller med anledning av att en organisation uppenbart använde en av Stockholms stads lokaler för att uppmuntra och uppmåna till kriminell verksamhet?

Anförande nr 66

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Det vet jag inte. Jag har faktiskt ingen aning om vi kommer att göra det, så jag ber att få återkomma till det.

Anförande nr 67

C e c i l i a B r i n c k (m): Nu blir jag riktigt nyfiken! I vilken form kommer man i så fall att återkomma till det, och när?

Anförande nr 68

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Jag utgår ifrån att någon i oppositionen ställer en fråga till mig eller ansvarigt borgarråd, och då är formen klar. Tiden? Ja, det blir väl nästa fullmäktige, alltså om fjorton dagar, vid frågestunden.

Fråga nr 8. Vilka åtgärder tänker borgarrådet vidtaga för att påskynda byggandet av Förbifart Stockholm?

Anförande nr 69

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (m): Det är alltid spännande med ett nytt borgarråd som har ambitioner, och jag har förstått att borgarrådet Valeskog har uttalat att han tänker sätta fart på Förbifart Stockholm. Min fråga är helt enkelt: På vilket sätt, i vilket sammanhang, och när då?

Anförande nr 70

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag har uttryckt att det är en mycket prioriterad fråga. Det finns en tidsplan för den, och vi kommer naturligtvis att få ta ställning till vissa delar, bland annat tillåtlighetsprövning och motsvarande saker.

Vad jag är rädd för och angelägen att vi inte ska hamna i är ett liknande läge som det vi hade när det gällde Norra Länken. Då var det visserligen partier på den sidan som mest långdrog frågan. Det är viktigt att vi från stadens sida verkligen ställer upp så att projektet kan genomföras så fort som möjligt.

Vi vet redan nu att det inte kommer att bli fråga om några detaljplaner som den här församlingen kommer att hinna med, men jag vill under den korta tid jag vikarierar försöka hjälpa till så mycket som möjligt att påskynda processen.

Anförande nr 71

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (m): Ordförande och borgarrådet! Med förlov sagt vet jag inte om jag blev så mycket klokare av det svaret.

Ni har ju möjligheter till direktkontakter med regeringen, departement och så vidare. Lite mer kanske det skulle gå att utveckla, om du nu har uttryckt i massmedia att du har sådana här ambitioner och verkligen vill visa framfötterna. Kan vi inte hoppas på något mer klarläggande än bara lite allmänt svävande?

Vilka konkreta initiativ tänker du ta som borgarråd? Vad finns det att göra? Vad är dina ambitioner beträffande tidsplan för att det hela ska påskyndas?

Anförande nr 72

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Det är möjligt att Berthold Gustavsson har missförstått en grundläggande sak. Det är nämligen inte staden som äger projektet som sådant, utan det är Vägverket som genomför detta arbete i de största delarna. Inte heller är frågan om finansiering – även om kanske en och annan skulle önska det – någonting där vi kommer att kunna få klara besked eller beslut under den här mandatperioden, tror jag.

Det är i de delar där staden är en viktig samtalspartner och samarbetspartner till Vägverket i denna mycket angelägna väginvestering som jag hoppas kunna prioritera ett arbete.

Jag ska erkänna att det bara är en kort tid som jag har arbetat med detta, men jag vet att många av mina partikamrater har samma uppfattning. Jag tycker att det är viktigt nog, i ett sådant här läge där man går in och ska vikariera, lyfta fram de frågor som man tycker är väsentliga, och det här är en av dem.

Anförande nr 73

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (m): Det låter som ett erkännande att du har gått ut och sagt att du tycker det är en prioriterad fråga. Det är inte bara jag som har sagt det – även om jag håller med om att det är en prioriterad fråga och har fört fram den i en del sammanhang. Därför förväntar vi oss att du också redovisar på vad sätt du tänker ta initiativ.

Du säger att det inte är Stockholm som äger frågan. Nu är det ju ändå så att vi ofta får nedkört i halsen att det är på grund av att vi inte kan komma överens i Stockholm,

att vi gör för lite, att vi inte påverkar tillräckligt mycket och så vidare som vi inte får projekten genomförda. När det kommer ett sådant här utspel tänker man: ”Wow, här kan det hända någonting!” och tror att det ska ske inom en tidsram som går att överblicka.

Jag hade hoppats att få någon redovisning i stil med: Det och det initiativet tänker jag ta under den här perioden. Det var vad jag hade hoppats att borgarrådet skulle svara – men så blev det tydligen inte.

Anförande nr 74

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Som sagt, jag vill understryka att det är Vägverket och inte Stockholms stad som håller i projektet.

Jag tycker nog att de som har varit kritiska mot den här regionen när det gäller vägprojekt har haft en hel del rätt i sin kritik. Oftast är det faktiskt så att det är regionen som själv har trasslat till diverse planer, det vet många av oss här. Vi kommer snart att få diskutera ett sådant försenat ärende, som har dröjt länge, nämligen Norra Länken, där den här kommunen i princip ensam ställde till alla föreningarna. Nog finns det anledning för en politiker som sysslar med de här frågorna att markera sin inställning till vad som är viktigt att prioritera, och det här är absolut en sådan fråga.

Fråga nr 9. Fortum och gasräkningar

Anförande nr 75

H a r d y H e d m a n (kd): Fortum blev ju till en del finskt, med elen, och så har vi kvar delägarskap i gasen och värmen.

Nu är det en del pensionärer på Kungsholmen som har fått tre års retroaktiva räkningar för gas. Jag misstänker att detta har att göra med att de två bolagen inte har gjort upp ordentligt. En pensionär med inte alltför hög pension fick en gasräkning på 6 000 kronor!

Jag har själv en gång varit inblandad i att försöka förenkla räkningen från Stockholm Energi, som på den tiden hade fått pris för årets mest svårbegripliga elräkning, där även gas fanns med. Jag misstänker att många av de här pensionärerna inte har uppfattat att det har fattats gas på deras räkningar. De har inte förstått att de måste få en räkning från det finska bolaget Fortum och en från Stockholm Värme för gas.

Jag undrar om borgarrådet skulle vilja medverka till att de låter bli att ta ut retroaktiv betalning för sådant som måste bero på fel som staden har gjort.

Anförande nr 76

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Ja, Hardy Hedman, det vill jag gärna medverka till. Som av en händelse ska jag träffa Fortum i morgon, och då ska jag ta upp den här frågan.

Fråga nr 10. Lagförändring

Anförande nr 77

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Det var ju så att regeringen i ett uppmärksammat beslut strax före jul fattade beslut om att upphäva min stadsplan om nya bostäder i city, och jag kan inte avhålla mig från att påminna fullmäktige om att i det regeringssammanträdet deltog Morgan Johansson, folkhälsominister, som själv bor ett stenkast från infarten till Söderleden i en av de tjusiga nya lägenheterna som är byggda i city. Nog är det en förtjusande liten detalj i hycklerirekord?

Nu skulle jag vilja veta, Py Börjeson: Vad händer med det där beslutet? Överklagade vi det, eller görs det några andra häftiga anslag mot denna regering som inte tycker att man ska bygga i centrala Stockholm? Det är ju en rätt märklig inställning, som jag inte tror att de flesta stockholmare, om ens någon, delar.

Berätta gärna för mig om det händer någonting på den fronten!

Anförande nr 78

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Fullmäktige! Beslutet om att kunna bygga i innerstaden är, kan jag säga, ingen av oss särskilt förtjust i. Vi måste naturligtvis fortsätta diskussionen om vad man får bygga och var man får bygga i staden.

För många av de byggnationer som vi gör sker det noggranna bullermätningar, och man arbetar med teknik, byggande av tysta sidor och så vidare. Men när det gäller just den här typen av byggande i innerstaden har vi för avsikt att fortsätta arbetet för att kunna ha bostäder i innerstaden.

Anförande nr 79

Borgarrådet S ö d e r l u n d (m): Herr ordförande! Jag skulle vilja veta lite mer om de där diskussioner som förs. Socialdemokraterna har ju haft kontrollen sedan tio år i regeringsställning, ni kontrollerar nu landstinget och ni kontrollerar kommunen. Landshövdingen är socialdemokrat. Ni sitter på alla ässen.

Ändå går det inte att bygga i city, det är svårt att bygga ut i städer, reglerna är hopplösa och inte alls anpassade till stadens behov.

Vad är det som tar sådan tid, Py Börjeson? Vad är det för diskussioner som förs?

Är det inte bara att ändra regelverken? Ni har ju alla maktinstrumenten, ni kontrollerar alla departement, ni kontrollerar alla tjänstemän, ni kontrollerar alla överklagandeinstanser. Ändå händer inte ett dugg.

Det behöver inte diskuteras, det behöver ageras! Reglerna måste ändras – nu!

Det finns 100 000 människor där ute som väntar på en bostad, och allra helst vill de bo mitt i centrala staden. Men Socialdemokraterna fattar regelbundet beslut för att se till att de inte *får* bo där. Varför då?

Anförande nr 80

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Mikael Söderlund, jag kan garantera att vi också tycker att det går alldeles för långsamt. Vi för samtal med både länsstyrelsen och miljödepartementet. Jag kan väl säga att vi gör vad som står i vår makt just nu för att vi ska kunna ändra på det här.

*§ 14 Förslag till detaljplan för kv. Svea Artilleri m.m. inom stadsdelen
Ladugårdsgärdet, Dp 2003-94148-54 (utl. 2004:28)*

Anförande nr 81

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Ordförande, fullmäktige! Det här ärendet handlar alltså om en detaljplan för Svea Artilleri, ett område som har alla förutsättningar att bli ett både vackert och spännande bostadsområde med blandat kategoriboende. Planen innehåller 350 lägenheter – 125 bostadslägenheter, 95 lägenheter för trygghetsboende vilket betyder lägenheter som har larm och dylikt i lägenheterna, 40 lägenheter för seniorboende och 70 lägenheter för vårdboende som har en lite högre servicenivå är trygghetsboende och 20 studentlägenheter.

Det här området byggs på redan exploaterad mark och med närhet till stenstaden.

Planen innehåller också ett spännande hus, Svea torn, 16 våningar högt – det har ökat från nio till 16 våningar. Placeringen av Svea torn motiveras av den historiska tullgränsen vid infarten till stenstaden.

Det här tornet har också utformats så att det ska passa ihop med och inte störa tornet i närheten, nämligen Stadiontornet.

Det som har varit föremål för diskussion har varit beläggningen i det här området. Det är viktigt att området klarar tillgänglighetskraven. Det är den diskussionen som har dragit ut på tiden. Vi har valt att i detaljplanen inte styra valet av material och att dessutom tillåta lokaler med handel i bottenvåningen av husen för att öka servicegraden.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 82

R e g i n a K e v i u s (m): Ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare och representanter för medierna! Vi moderater välkomnar givetvis förslag till nya bostäder och tycker att den här detaljplanen är väldigt bra. Däremot är det upprörande att en sådan här plan förs upp till behandling av kommunfullmäktige eftersom man på det sättet förlänger planprocessen. Den här planen hade kunnat antas direkt i stadsbyggnadsnämnden. Det här är också ett tydligt exempel på hur majoriteten förlänger planprocessen fastän de säger motsatsen.

En annan sak som jag reagerade på är Miljöpartiets särskilda uttalande i stadsbyggnadsnämnden. Sveatornet är otroligt vackert, tycker vi, och skapar ett kännemärke på Östermalm. Obermüller skriver i sitt särskilda uttalande att det här fyrtornet nattetid är en ”visuell nedskräpning”. Vad menar Obermüller med en visuell nedskräpning? Är det ett torn som lyser nattetid? Menar Obermüller att Eiffeltornet är en visuell nedskräpning, att det lutandet tornet i Pisa eller Kista Science Tower eller Kaknästornet är visuell nedskräpning? Eller är det kanske för att det är bostäder som är upplysta nattetid som detta är en visuell nedskräpning?

Det intressanta är att Miljöpartiet gång på gång godkänner att det byggs höga hus i förorterna, det vill säga punkthus. Dem kallade inte Obermüller tidigare för visuell nedskräpning.

Vad menar Obermüller med visuell nedskräpning?

Anförande nr 83

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Angående det faktum att vi tar upp det här ärendet i kommunfullmäktige så vill jag väl påpeka att det är ett av väldigt få ärenden när det gäller detaljplaner och nya bostäder i stadsbyggnadsnämnden. Skälet är att detta har varit mycket diskuterat.

Tornet har kommit till i efterhand, och detta är alltså ett sätt att påskynda hanteringen genom att vi på det här viset kan slippa överklaganden i och med att ärendet diskuteras här i fullmäktige. Det är alltså ett sätt att påskynda processen med byggandet.

Anförande nr 84

R e g i n a K e v i u s (m): Py, om alla partier är eniga om att den här detaljplanen är bra, varför fattar vi då beslut i ärendet i fullmäktige? Är detta inte ett spel för gallerierna bara för att ni vill visa upp frågan och diskutera den för att det ska se bra ut i medierna?

Det viktigaste är att vi bygger bostäder, inte att det sker ett spel för gallerierna genom debatter här i Rådssalen.

Anförande nr 85

C e c i l i a O b e r m ü l l e r (mp): Åhörare, fullmäktige, Regina Kevius! Det är viktigt att ta upp stora detaljplaner även i fullmäktige, att inte fatta beslut om detaljplaner innanför slutna dörrar på stadsbyggnadsnämnden. Det här är hus som kanske kommer att stå i hundratals år. Det är en vits med att diskutera detta öppet på fullmäktige där folk kan lyssna på vad vi säger och höra vilken ställning de olika partierna intar.

Det som vi har reagerat emot är att det här tornet har plockats in väldigt sent i planprocessen och att det har kommit som en överraskning för många. Därför är det nog bra att diskutera det. Utformningen som man har sett på bilderna har visat väldigt mycket glas. Belysning inifrån i ett glasat hus blir som ett fyrtorn. Jag tycker att det har en störande effekt. Eiffeltornet är väl en sak, men det är inte upplyst inifrån som det här kommer att vara.

Vad vi vill påpeka är alltså att man i så fall bör bygga tornet på normalt sätt med vanliga fasader och inte med stora glasytor.

Anförande nr 86

R e g i n a K e v i u s (m): Obermüller talar om slutna dörrar. Den verkliga demokratiska processen sker i samrådsmöten när man diskuterar med boende och med dem som bor och närheten. Att säga att diskussioner pågår bakom en sluten dörr på stadsbyggnadsnämnden stämmer på ett sätt, men problemet är att det hela inte blir mer offentligt i och med den här debatten.

Du pratar om visuell nedskräpning i ditt särskilda uttalande. Du har inte svarat på min fråga. Tycker du att punkthus också är visuell nedskräpning? Tycker du att glashusen som byggs av JM är visuell nedskräpning? Är de hus som är höga i Liljeholmen också visuell nedskräpning?

Nej, snabbare planprocesser ska det vara. Ta inte ärenden till fullmäktige bara som ett spel för gallerierna.

Anförande nr 87

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Precis som ett flertal talare har påpekat är det här ett fantastiskt projekt, jag tror att det kommer att bli oerhört vackert. När det är byggt kommer Östermalmsborna att tycka att det verkligen är ett tillskott till Stockholms miljö. Det är naturligtvis också ett viktigt tillskott med bostäder.

Jag kan inte förstå hur någon, som Cecilia Obermüller gör, kan skriva ett särskilt uttalande där hon talar om att Sveatornet minsann är att betrakta som nedskräpning. Det hade väl i så fall varit mer hederligt av henne att reservera sig mot beslutet; om man har så här starka åsikter om en byggnad så bör man väl i så fall säga nej till förslaget och inte bara låtsas säga nej, vilket Miljöpartiet gör.

Jag tycker att Regina Kevius har helt rätt: det är bara ett spel för galleriet att ta upp frågan här i fullmäktige. Vi är eniga i sak. Att ta upp frågor i fullmäktige som i praktiken är helt avgjorda redan tidigare och som kan avgöras av andra instanser är ett sätt att lura medborgarna.

Skälet till att Folkpartiet har reserverat sig i frågan är alltså inte alls att vi tycker att det här är ett dåligt projekt – vi tycker att det är väldigt bra. Men just för att det är en väldigt känslig miljö tycker vi att utformningen är viktig. Man ska inte kunna asfaltera det här området om några år och komma undan med det. Området har ett stort kulturhistoriskt värde och staden måste vara försiktig också med utformningen. Det är därför vi anser att vi bör fastslå att det ska var natursten även i fortsättningen.

Anförande nr 88

C e c i l i a O b e r m ü l l e r (mp): Jo, precis som Lotta säger är det här ett väldigt känsligt område. Det är ett område av riksintresse. Tornet har alltså plockats in efter samrådsprocessen. Därför är det väl inte konstigt om man åtminstone tar upp ärendet i fullmäktige för debatt. Detta beror alltså på att tornet inte fanns med i materialet vid samrådsprocessen och människor har inte kunnat ha en åsikt om det. Det är ett väldigt underligt förfarande över huvud taget.

Vi har reagerat emot den utformning som tornet har fått. Det blir en fyrbåk. Det lyser upp. Det tycker inte jag är så lämpligt. Punkthus är en annan sak, och vi har ofta tyckt att det är lite tråkigt att man ska köra ett miljonprogram i punkthusform, som Eie brukar säga.

Varje område behöver sin typ av bebyggelse. Man måste ta hänsyn till varje plats där man bygger. Precis i likhet med Folkpartiet anser vi också att det är väldigt viktigt att bibehålla naturstenen, och detta borde definitivt stå i detaljplanen.

Anförande nr 89

L o t t a E d h o l m (fp): Det är konstigt att man kan ha så otroligt starka åsikter om en byggand som Cecilia Obermüller ger uttryck för utan att reservera sig till förmån för ett annat beslut. Om det nu är så förfärligt som Cecilia Obermüller säger, varför har ni i så fall inte reserverat er mot beslutet? Om ni vill ha natursten, varför har ni inte agerat för att det också ska vara natursten även i framtiden?

Anförande nr 90

C e c i l i a O b e r m ü l l e r (mp): Miljöpartiet välkomnar bebyggelse på det här området, men vi har, som sagt, reagerat emot att man lyfter in ett torn väldigt sent i processen och tycker att det är självklart att man debatterar det här i fullmäktige.

Vi får väl se. Möjligen kommer jag själv att reservera mig emot att man inte skriver in i detaljplanen att det ska vara natursten, vi får diskutera den saken i gruppen. Jag är väldigt starkt av övertygelsen att det ska vara så. Det har vi diskuterat, det vet du mycket väl, Lotta.

Som tornet ser ut nu framstår det som ett fyrtorn, och jag tror inte att befolkningen på Östermalm kommer att bli glad över detta. Det tror jag inte.

Anförande nr 91

L o t t a E d h o l m (fp): Hela debatten är en smula märklig eftersom vi är eniga om att detta är ett jättebra projekt. Det är inte så att Miljöpartiet har reserverat sig mot tornet – de har i stället tyckt att det tydligen fyller sin plats i planen eftersom de inte agerat på något sätt över huvud taget mot tornet.

Jag tycker att tornet är jättefint, och jag är fullkomligt övertygad om att Östermalmsborna kommer att tycka detsamma när det väl är byggt.

Anförande nr 92

R e g i n a K e v i u s (m): Ordförande, fullmäktige, åhörare och representanter för medierna! Stockholm är en stad som bör växa, även på höjden. När man byggde Södertorn på Söder var det mycket diskussioner om att det skulle bli för högt, för fult och att det skulle förstöra stadsbilden. Efter många påtryckningar minskade man antalet våningar.

Nu vill Miljöpartiet göra samma sak beträffande Svea tron. Det här tornet är fint, det är nytt och staden provar en ny stil.

Miljöpartiet tycker nu att detta innebär visuell nedskräpning. Varför lägger ni inte en reservation? Vill ni ha bostäder i Stockholm? Är det så att ni inte vill välkomna nya stilar? Miljöpartiet, var står ni egentligen i bostadsfrågan? Var står ni i frågan om nya stilar? Vill ni bygga på höjden även i innerstaden, eller bara i ytterstaden?

Anförande nr 93

C e c i l i a O b e r m ü l l e r (mp): Miljöpartiet vill ha nya bostäder i Stockholm och vi hjälper till att utarbeta väldigt många nya planer. Jag kan också tänka mig att ha ett torn, men då ska det ha en bra utformning, och det är tornets utformning som sådant som vi har reagerat emot. Så är det.

Anförande nr 94

R e g i n a K e v i u s (m): Men eftersom du nu tycker att fullmäktige är en öppen och demokratisk sammanslutning och att människor här får folk lyssna på oss och du har skrivit i handlingarna att detta är en visuell nedskräpning så undrar jag hur du ska bemöta människor när du bara skriver att det är visuell nedskräpning.

Folk kommer att anta att du inte vill ha bostäder i Stockholm, att du inte vill bygga på höjden.

Varför reserverade du dig inte tidigare, då?

Anförande nr 95

T o r s t e n S a n d g r e n (v): Ordförande fullmäktige och åhörare! Det är viktigt att vi tar upp den här typen av stor, övergripande planering, bostadsplaner och detaljplaner till debatt här i fullmäktige. Det är för mig helt obegripligt att obligatoriska namnförslag först ska penetreras i stadsbyggnadsnämnden och sedan överlämnas till fullmäktige för att fastställas. Namnärenden – vad spelar det för roll om det heter Mårten Trotsigs gränd eller något annat?

Däremot är det oerhört viktigt att ett stort byggnadsprojekt som ska stå i kanske hundra år eller mer och som blir ett inslag i stadsbilden också är ordentligt förankrat.

Jag håller med Lotta Edholm om att det hade varit vackrare med natursten i området. Vi hade gärna sett en naturstensbeläggning med markerade gångvägar och ramper för att öka tillgängligheten.

För mig är det i vilket fall som helst det allra viktigaste att vi, när vi diskuterar stora detaljplaner, faktiskt gör det här i fullmäktige. Det bör nämligen vara en offentlig handling i ordets rätta bemärkelse, inte någonting som man sitter och ”kucklar ihop” bakom stängda dörrar.

Anförande nr 96

L o t t a E d h o l m (fp): Den här debatten blir konstigare och konstigare. Nu är det representanter från två andra politiska partier som säger att de håller med mig om detta med natursten. Jag glömde yrka bifall till min reservation, jag gör det nu.

Anförande nr 97

R o l f L i n d e l l (s): Ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag vet inte hur många som hade tillfälle att lyssna till eller se Göran Johansson från Göteborg på TV som blev tillfrågad hur det kommer sig att Stockholm inte kommer fram till resultat så fort som skulle kunna vara möjligt. Då sade han ungefär så här: jag tror att ni grälar om för mycket småsaker. Det tycker jag är precis vad vi gör här nu.

Här är ett ärende som är jätteviktigt som vi i Östermalms stadsdelsnämnd har behandlat. Vi har en bred enighet. Det har funnits diskussioner om just det här tornets utformning bland annat – olyckligtvis därför att det tillkom sent, i efterhand. Man hade först ett samrådsförfarande och sedan tillkom tornet efteråt även om det var annonserat att det skulle bli ett torn.

Då är det inte så konstigt att man tar upp ärendet till fullmäktige, för det var alltså det som egentligen var kontroversiellt.

För egen del skulle jag naturligtvis vilja yrka bifall till kommunstyrelsen hemställan, och jag tycker, och det tror jag faktiskt att de allra flest stockholmare också tycker. Detta är inte en fråga bara för östermalmsbor utan för hela Stockholm. Det är en jättebra torn som visar var en stadsdel börjar med sina anor och sina traditioner. Det kommer att smälta in väldigt fint. Jag tror faktiskt att man behöver lite mer nytänkande i stadsbilden än vad vi är vana vid.

Därför tycker jag för det första att det inte alls är dumt att frågan kommer upp i fullmäktige – frågan är kontroversiell och tornet kom till i efterhand.

När det gäller själva materialet, natursten, så har föredraganden på formella grunder sagt att staden inte ska låsa detaljplanen i så måtto att vi ska föreskriva att det ska vara natursten. Vad det blir får vi se under arbetets gång. Det finns flera lösningar som är praktiskt genomförbara med olika stenläggningar så att man får till stånd god tillgänglighet, för det är just tillgängligheten som har varit styrande.

Summa summarum tycker jag nog att vi borde kunna enas om det här planförslaget och inte bråka om en massa ovidkommande detaljer. Jag yrkar alltså bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 98

A n d e r s B r o b e r g (kd): Ordförande, fullmäktige! Vi kristdemokrater tycker som de flesta andra här att det här är ett väldigt bra projekt, och det är också väldigt bra att man försöker bygga stad i staden, det är där detta hör hemma.

Det här är ett viktigt men litet steg på vägen mot 5 000 nya bostäder som Socialdemokraterna lovade att bygga per år. Det är också i ljuset av detta som vi

bland annat ska se diskussionen om hur mycket debatt som ska föras och var den ska föras. Därför är det alltid bra om man kan påskynda byggandet så att fler människor kan få bostäder.

Man kan snarare säga att det är samrådsprocessen som skulle kunna moderniseras en hel del för att *både* ta tillvara de synpunkter som dyker upp på ett mer modernt och effektivt sätt *och* för att få en större folklig förankring omedelbart.

Jag vill bara tillägga att högt ofta är snyggt, speciellt i en stad. För den skull ska man inte bygga skyskrapor hur som helst, men många gånger i stadsmiljön passa höga hus in. Därför yrkar vi bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 99

C e c i l i a O b e r m ü l l e r (mp): Jag och Miljöpartiet vill inte säga nej till byggandet av bostäder i det sent tillkomna Svea torn, men vi är fortfarande mycket tveksamma till dess utformning. Jag måste få uttrycka att jag hela tiden har varit tveksam till denna utformning. Tornet *per se* är kanske okej, men utformningen är jag fortfarande tveksam till. Jag vill ändå inte säga nej till byggandet av bostäder. Därför ställer vi oss bakom detaljplanen.

I frågan om markbeläggningen stöder jag Folkpartiets reservation. Jag anser att det är fel.

Anförande nr 100

M a t s G N i l s s o n (m): Herr ordförande! Jag delar mina borgerliga kollegers uppfattning om att detta är ett spel för galleriet. Nu har vi hört några inlägg, och detta föranleder mig att ställa en fråga till stadsbyggnadsborgarrådet. Vi har från en vänsterpartist hört att det är viktigt att ta upp det här ärendet till fullmäktige därför att det är en övergripande fråga. Miljöpartiet har på olika sätt tyckt att det här är en speciell fråga, och din partikamrat tyckte att detta ärende är kontroversiellt.

Du har tidigare i den här talarstolen vid flera tillfällen sagt att du vill påskynda och underlätta planprocessen. Tycker du att dina koalitionskolleger agerar i linje med den önskan?

Anförande nr 101

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Jag tycker nog att vi i koalitionen har haft en bra diskussion om det här ärendet. Det har tillkommit en del på slutet som jag kanske ställer mig lite frågande till.

Dock är det så att det faktum att vi tar upp ärendet i fullmäktige är ett sätt att se till att vi senare slipper bekymmer därför att vi då inte skulle ha tagit upp ett kontroversiellt ärende.

Jag tycker att det är helt okej som det är nu. Diskussionen visar trots allt att det behövdes en diskussion. Den har inte varit särskilt kort och intressanta frågor har kommit upp. Så nog var den motiverad, alltid.

Med detta yrkar jag åter bifall till ett i mina ögon alldeles utmärkt förslag med tillskott av 350 lägenheter som denna stad så väl behöver.

*§ 15 Förslag till detaljplan för del av Norra Länken (Norrtull - Roslagstull),
Dp 2000-12936-54 (utl. 2004:29)*

Anförande nr 102

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Ordförande, fullmäktige! Detta ärende är alltså ett förslag till detaljplan för del av Norra Länken – den delen som är belägen mellan Norrtull och Roslagstull. Det här är ett ärende som har diskuterats länge, första beslutet fattades i fullmäktige 1993.

Syftet med den här delen är att vi ska minska trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen och även underlätta för trafiken genom centrala Stockholm.

Norra Länken är en del av en större trafiklösning för Stockholm, och vi hoppas att vi med detta åstadkommer att trafiken flyter bättre.

Stockholms trafikapparat är inte tillräckligt stor för att svälja fler bilar och det behövs en fungerande ringled runt Stockholm.

Detta förslag, det modifierade Bellevue-alternativet innebär att tunneln förläggs djupare och att ingen åverkan kommer att ske på parkens känsliga miljö.

Länsstyrelsen anser att genom förandet inte inkräktar på nationalstadsparkens landskap eller naturmiljö. Inte heller har några andra tunga remissinstanser vänt sig emot det här förslaget till lösning för Norra Länken. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 103

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Jag besökte tidigare i dag Södra Länkens nu färdigställda tunnel. När man är på plats kan man verkligen känna vilken betydelse – även om den ännu inte har tagits i bruk, det blir ju först till hösten – Södra Länken kommer att ha både för Stockholmstrafiken och för boendemiljön för tiotusentals människor.

I kväll behandlar vi – äntligen, säger många – detaljplanen för Norra Länken. Norra Länken spelar ju samma viktiga roll för Stockholm som en stad att leva och bo i. Föredragande borgarrådet nämnde Valhallavägen och miljön där. Man kan också nämna de planerade bostäderna i Hjorthagen, 5 000 nya bostäder. Det skulle vara omöjligt att bygga dem om vi inte byggde Norra Länken.

Det är samma två partier som i kväll röstar nej till den här föreslagna planen på Norra Länken som en gång i tiden med näbbar och klor bekämpade byggandet av Södra Länken. Jag tycker att det är oerhört nyttigt att nu, när man ser Södra Länken färdigställd, inse vad det framåtskridande och den framtidstro innebär som gjorde att en majoritet här vågade fatta det beslutet och göra den mycket stora investering som detta projekt innebär. Södra Länken kostar 8 miljarder kronor, det är 8 miljarder mycket välanvända kronor, hävdar jag.

Det räcker inte med de här två länkarna, Södra och Norra Länken. Om Stockholmstrafiken ska fungera så måste de knytas samman med en östra länk, med Österleden. Det är oerhört viktigt nu att staden äntligen sätter i gång och bidrar till arbetet att få i gång planeringen för Österleden. Vi är helt överens om förbifarten, om prioriteringen av den. Men detta innebär inte att inte arbetet med Österleden måste påbörjas. Vi har ju bittert lärt oss hur långa ledtiderna det är, både för att få fram beslut och att ordna finansiering.

Vägverket ska nu starta en ny förstudie för Österleden, vilket är glädjande. Det är något som följer av det avtal som under förra mandatperioden träffades när det gäller finansieringen av Norra Länken där vi väckte frågan om att det var viktigt att också börja planeringen för Österleden.

Det är också viktigt att Stockholms stad bidrar. Nacka kommun är aktiva och vill vara med i arbetet med en förstudie om Österleden, och det är viktigt att Stockholms stad också gör detta. De här två länkarna, Södra Länken och Norra Länken, ska ju nu äntligen i planeringen knytas samman till en ring, en ringled runt vår stad. Det är något som vi har diskuterat i decennier.

Jag glädde mig åt att föredragande borgarrådet sade att det var viktigt att få till stånd en ringled runt staden. Jag hoppas att det innebär en vilja att göra något konkret för att en sådan också ska bli verklighet. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 104

P e r B o l u n d (mp): Ordförande, ledamöter! Det här är en sorgens dag för oss miljöpartister när vi åter står här och tyvärr ska fatta beslut om en ny del av ringen runt Stockholm. Vi tycker som bekant att det här är en väldigt dåligt investering på de flesta vis.

Kommunfullmäktige hade den här detaljplanen uppe till diskussion redan 1993 och fattade då beslut om den. Som tur var beslutade regeringsrätten i en senare prövning att den inte var förenlig med lagen om nationalstadsparken. Jag personligen, och många med mig, är övertygad om att den här planen kommer att gå samma öde till mötes.

Förändringen i det här förslaget jämfört med den förra versionen är ju inte tillräckligt omfattande för att den ska passera regeringsrättens prövning. Sträckningen är precis densamma. Det är ett väldigt stort risktagande man gör med en så liten förändring. Man går igenom hela processen en gång till men riskerar att få ta om ärendet en gång till.

Det är fortfarande hundratals träd som berörs av byggprojektet, det är fortfarande delvis ett öppet schakt som kommer att bli resultatet. Det kommer i allra högsta grad att påverka och väldigt svårt skada nationalstadsparken. Det vänder vi oss självfallet emot.

Det är väl känt sedan länge att den här länken är otroligt olönsam i samhällsekonomiskt avseende. Den kostar ungefär femtio gånger så mycket att bygga som en

vanlig motorväg. Man investerar drygt 6 miljarder i den, medan nyttan med den enbart är runt 1,5 miljarder. Det är alltså en förlust på omkring 80 procent av det kapital som man investerar i den här vägen. Den är alltså sanslöst olönsam. Man skulle kunna göra väldigt mycket mer nytta på andra investeringar för de här 6 miljarderna.

Norra Länken är också miljömässigt ohållbar. Den genererar många nya transporter och ökar personbilsresandet i länet, vilket utredningar också visar. Det ökar också transportarbetet i Stockholms stad och späder därmed självfallet på miljöbelastningen här.

Vi vet att miljökvalitetsnormerna kommer att överskridas i tunnelmynningarna, det visar alla utredningar; länsstyrelsen påpekar också detta. Det här gör dessutom att planen ytterligare riskerar att vara olaglig enligt miljöbalken. Där står nämligen att en plan inte får antas om det kan misstänkas att den kommer att leda till att miljökvalitetsnormerna kommer att överskridas. Här står till och med i själva planen att de troligen kommer att överskridas.

Vi får se vad som sägs om detta i den rättsliga processen.

Uppenbart är dessutom, precis som Sten Nordin nämnde, att den här planen bara är en förberedelse för att bygga resten av ringen. Vi anser inte att ringen är någon lösning på några av trafikproblemen. Man har försökt med det här systemet i många städer i världen. Man har byggt ringleder, men jag har inte hört talas om ett enda exempel där man har lyckats bygga bort trängsel problem med hjälp av ringleder.

Det som händer när man investerar i nya motorvägar runt städer är att man skapar mer trafik och därmed också mer trängsel. Bilarna står på kö, fast på andra ställen.

Däremot de trängselavgifter som vi ska genomföra här i Stockholms stad är ett verkligt redskap för att komma åt trängsel och miljöproblem i transportsystemet. Genom att vi inför dem kommer också lönsamheten för Norra Länken att sjunka till betydligt lägre nivåer, vilket leder till att den blir ännu mer olönsam eftersom det då kommer att finnas mindre trafik som den kan leda bort. Jag yrkar bifall till Miljöpartiets reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 105

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Miljöpartiets företrädare är alltid väldigt förtjusta i att ta till den här argumentationen med samhällsekonomiska kalkyler. Det är klart att det är billigare att bygga en motorväg helt i ytläge, det är våldsamt mycket billigare! Men om vi byggde i ytläge skulle vi ju inte göra de miljövinster som vi gör med både Södra och Norra Länken.

Det är ju så att riksdagens revisorer har sagt att Södra Länken är samhällsekonomiskt olönsam, men det visar bara vilka ofullständiga kalkyler man har när man räknar bort miljöförbättringen för 40 000 bostäder. Den förbättringen värderas till 0 kronor. Jag tycker att det är en brist i den kalkylen som faktiskt även Miljöpartiet borde vara bekymrat över när ni ska analysera vilka miljöprojekt som är de riktiga. Nu har jag ju inte upplevt att det finns några vägprojekt som ni ställer er bakom, men om ni till

äventyrs skulle göra det någon gång så borde ni också fundera på hur man gör när man ska räknar fram att de är lönsamma.

Jag tycker att en viktig del är, förutom att transporterna blir bättre, att man i storstaden förbättrar boendemiljön.

Anförande nr 106

P e r B o l u n d (mp): Det är en gammal kär myt som Sten Nordin försöker späda på som handlar om att vi är motståndare till alla trafikinvesteringar. Så är det självklart inte. Även på vägsidan har vi stött byggandet av Tranebergsbron och vi förordar en utvidgning av Klarastrandsleden. Det stämmer alltså inte att vi är motståndare till alla vägbyggen.

Så till talet om att miljövinster skulle uppväga underskottet i byggkostnaderna. Jag skulle vilja se den kalkyl som Sten Nordin kan producera som visar att miljökostnaderna skulle komma upp till de 6 miljarder som blir förlusten. Det skulle vara helt fantastiska uppskattningar av miljövinster. Om det är miljövinster som man vill uppnå så kan man investera de 8 miljarderna på betydligt bättre saker för stockholmarna än att bygga Södra Länken.

Den investering som vi vill göra till exempel nu i trängselavgiftssystemet som kostar 1 miljard har Moderaterna kämpat emot med näbbar och klor för att de säger att det är så extremt dyrt. Det är ett exempel på hur man skulle kunna göra betydligt bättre saker för de här pengarna.

Anförande nr 107

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Ordförande! Även jag funderar en del över Bolunds argumentation om samhällsekonomi. Det är ett väldigt komplext förfarande att beräkna samhällsekonomisk lönsamhet. Med de kalkyler som Bolund använder sig av skulle tunnelbanan aldrig någonsin har blivit byggd i Stockholm, för den skulle alltid har ansetts olönsam i samhällsekonomiskt hänseende.

Det slås väl bara av ett projekt i svensk historia, och det är Norrbotniabanan som just nu drivs igenom att Miljöpartiet. Det är väl det allra mest olönsamma man kan tänka sig ur samhällsekonomisk synvinkel! Det lönar sig mer att köra varje passagerare i limousin och dessutom bjuda dem på lunch på stadshotellet när de kommer fram – inklusive efterrätt – än att bygga den där banan. Det är det mest olönsamma som någonsin har beslutats i svensk historia! Det är framdrivet att Miljöpartiet.

Nu säger Bolund att Miljöpartiet inte vill ha länkarna, de vill i stället ha biltullar eller vad de nu kallas. De vill ha avgifter i stället.

Antag nu – ni har nämligen inte fått löfte om avgifter, ni har fått löfte om ett försök och en folkomröstning – att folket röstar nej till tullarna i september år 2006. Vilken är då er strategi? Vår är att säga ja till länkarna, men vilken är er strategi i det läget? Kan ni i sådant fall acceptera länkarna eller har ni någon annan lösning i bakfickan?

Anförande nr 108

P e r B o l u n d (mp): Till att börja med har Jan Björklund fel i påståendet att Norrbotniabanan är olönsam. Den kalkyl som Banverket har utarbetat visar att vi inte exakt vet hur stora byggkostnaderna kommer att bli eftersom det hela bara är en förstudie än så länge, men de säger att det åtminstone finns förutsättningar för att få samhällsekonomisk lönsamhet i det projektet.

Om jag med en rysning längs ryggraden hypotetiskt skulle säga att trängselavgifterna röstas ned i valet 2006 så finns det fortfarande många åtgärder som man kan vidta.

Vi tycker bäst om det system som vi föreslår och som innebär att man först inför trängselavgifter som är ett system att optimera användningen av det vägnät som vi har i dag. Sedan kan man studera om det fortfarande återstår trängselproblem när man har infört trängselavgifter och i så fall ska man självfallet åtgärda dem genom att bygga bort de flaskhalsar som finns.

Men att bygga motorvägar för 50 miljarder, som Dennispaketet handlade om, utan att först pröva systemet att effektivisera trafiken så mycket som möjligt är verkligen att slänga pengar i sjön, mycket pengar.

Anförande nr 109

G ö r a n H o l m s t r ö m (kd): Ordförande, ledamöter! Det är den felande Länken som vi diskuterar och fattar beslut om i dag, nämligen delen mellan Norrtull och Roslagstull.

Jag hoppas innerligt att Per Bolund får fel i sin förhoppning om att även den här planen kommer att fällas i högre instanser. Den plan som föreslås nu, med de nya metoder som finns, bedöms ju faktiskt klara kraven i lagen om nationalstadsparken.

Om man läser de reservationer som finns i ärendet så ser vi att Vänsterpartiet gärna vill förhala arbetet ytterligare genom att återremittera planen.

Miljöpartiet är ett kapitel för sig. Av den här debatten föreslår de att staden ska avbryta all planering för Norra Länken med hänvisning till just den samhälls-ekonomiska bedömningen. Men ändå föreslår de, om man inte får som de vill på den punkten, en ytterligare förlängning av tunneln upp mot Frescati som ytterligare kommer att fördyra det här projektet. Det vore naturligtvis trovärdigare även för Miljöpartiet att stå fast vid sitt avslagsyrkande i stället för att värtaligt beskriva alla de fördelar som finns med delar av den här Norra Länken.

Stockholms stad kommer att ansvara för hela den regionala kostnaden för den här tunneln, och det är en anseelig summa. Till detta kommer det som man kallar för hamnanslutningen. Även vi kristdemokrater står bakom den finansieringsöverenskommelse som staden slöt med Vägverket 2002. Ändå tro jag att alla inser att regeringen måste ta ett större ansvar för infrastrukturen i Stockholmsregionen. Jag påminde mig själv i eftermiddags om Stockholmsberedningens betänkande där man också där konstaterade att satsningarna i Stockholmsregionen inte alls har varit tillräckliga de senaste åren.

Om man sätter detta i relation till Mälartunneln – det som hette Citytunneln innan det fanns behov av att förankra det här projektet i resten av Mälardalen – så har ju majoriteten nu ett stort ansvar för att lotsa fram processerna till de beslut som behövs för att Mälartunnelbygget ska komma i gång. I regeringens beslut om det också mycket viktiga bygget sägs nämligen att den tidsplanen kan sättas i verket och byggandet kan starta när den fysiska planeringen är klar.

Ordförande, jag yrkar också bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 110

P e r B o l u n d (mp): Jag skulle vilja påpeka vilka miljöeffekter som den nya metoden får i nationalstadsparken.

Det är som sagt 230–240 träd som berörs av schaktet. Träd bakom Stallmästargården ska avverkas. Det blir en trafikökning längs Roslagsvägen som ökar bullret i nationalstadsparken. Förorenat trafikvatten kommer att ledas ut i Husarviken, luftföroreningarna kommer att öka vid Norrtull, Roslagstull och Frescati och så vidare.

Inte ens kristdemokraterna kan väl hävda att detta inte kommer att påverka miljön i nationalstadsparken. Därigenom anser vi också att åtminstone om man påverkar den fysiska miljön så strider det helt klart mot lagen om nationalstadsparken.

När det gäller att föreslå förbättringar av ett dåligt system så tycker vi att det är en ganska hederlig metod att åtminstone försöka påvisa de sämsta delarna av det, alltså att man ökar trafikbelastningen i nationalstadsparken genom det här projektet och att det vore en bättre lösning att investera lite extra när kalkylen ändå är så katastrofal. Då kan man lika gärna satsa extra pengar på att förbättra lite i nationalstadsparken.

Anförande nr 111

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Ordförande, fullmäktige! Äntligen, efter elva år, är detaljplanen på nytt på bordet.

Det finns flera förklaringar till att detta har tagit så lång tid. En förklaring är ju att ett överklagande av ett sådant här beslut kan ta orimligt lång tid för omprövning och så vidare. Den processen borde verkligen ses över. Ett annat skäl är att Dennispaketet sprack, och ett tredje skäl är att den borgerliga majoriteten drog ut på tiden något extra år med den här planen. Det erkänner jag, så var det. Det är det som sammantaget har skapat elva års fördröjning av det här beslutet som, när det nu äntligen kommer, är väldigt välkommet.

Om man ska tycka något om föredragande borgarrådets argumentation så är det väl att det är lite krystat att påstå att huvudsyftet med Norra Länken är att betjäna det framtida utvecklingsområdet Värtan och Husarviken – på den grunden står sig inte det här projektet. Det viktiga i detta är att Norra Länken är en del i en framtida komplett ringled. Om man inte tänker sig att man ska bygga Österleden så står sig inte Norra Länken i den dyra utformning som nu föreslås. Men vi i Folkpartiet tänker bygga Ringleden, så vi har inga problem med att bygga Norra Länken på det sätt som

föreslås. Jag antar att det är några interna skäl inom socialdemokratin som gör att man inte kan skriva i texten att Österleden ska byggas. Det är klart att det är en förutsättning för att detta ska anses vara ett rimligt beslut i kväll, och det tycker vi att det är. Vi vill ha hela Ringleden.

Ringledens syfte är ju att få bort genomfartstrafiken ur innerstaden, att befria Gamla stan och Centralbron, Tegelbacken och de centrala delarna av staden från genomfartstrafik. Det är huvudsyftet. Det kommer samtidigt att underlätta trafiken på malmarna, och förbifartstrafiken kommer snabbare förbi Stockholm.

Det är ju samma skäl som Miljöpartiet och Socialdemokraterna och andra anför för införandet av biltullarna, men vi tycker att det vore mycket bättre att bygga kringfartslederna färdigt runt staden i stället.

Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan! Jag skulle också vilja berömma Miljöpartiets ledamöter för mognad. Förra gången som kommunfullmäktige fattade beslut i ett sådant här ärende, den gången om Södra Länken, då hoppade ni av en koalition, den här gången sitter ni kvar i båten, som man säger, och det tycker jag är värt allt beröm. Grattis!

Anförande nr 112

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag vill fortsätta på temat Äntligen. Däremot ska jag omgående ha synpunkter på förseningen som Jan Björklund sade var på något år, det var betydligt mer, åtminstone tre års försening av det här projektet.

Vi minns alla hur den här skenutredningen av Cederdalsgatan genomfördes som så kallad alternativ vägdragning. Den genomfördes bara för att man skulle slippa fatta beslut i frågan. Bara den utredningen tog, om jag minns rätt, ett och ett halvt år. Utredningen kom fram till samma resultat som tidigare utredningar av Cederdalsgatan, nämligen att det skulle bli orimligt dyrt och vara praktiskt ogenomförbart.

Några av de borgerliga försökte under de åren att skylla på regeringen för att det inte fanns någon finansiering på papper, fastän alla mycket väl kände till att om detaljplaner hade utarbetats så skulle samma finansieringsmodell som för Södra Länken användas. Vägverkets vägarbetsplan försenades också på grund av hanteringen, så minst tre förlorade år handlar det alltså om.

Den här hanteringen av Norra Länken som de borgerliga ansvarade för har kostat skattebetalarna och stockholmarna stora belopp. Staten har investerat omkring 700 miljoner kronor i Norra Länken, där bara räntekostnaderna per år kan uppskattas till omkring 30 miljoner kronor. Staden har förgävesinvesterat tiotals miljoner kronor i projektet. Inte minst de 50 000–60 000 trafikanterna på Valhallavägen och de tusentals på Björnnäsvägen har också åsamkats kostnader. Beräkningar finns som visar att kökostnader i form av förlorad arbetsförtjänst, miljökostnader och extra kostnader för drivmedel ligger i storleksordningen 50–60 miljoner kronor per år enbart för trafikanterna på Valhallavägen.

Den här beklagliga hanteringen handlar om 300 miljoner kronor, kanske uppemot 400 miljoner kronor.

Men äntligen har vi detaljplanen här! Det är tråkigt då att inte alla inser att Stockholm måste få en infrastruktur på vägsidan som ger Stockholm möjlighet att även i framtiden fungera som den världsstad som staden i dag är. Vi måste satsa både på en bättre väg infrastruktur och på åtgärder som minskar miljöbelastningen av trafiken. Norra Länken-ärendet visar nu att vi utarbetar de planer som krävs för stadens utveckling, precis som vi gjorde med Södra Länken.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens hemställan med tillägget Äntligen!

Anförande nr 113

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Ordförande! Jag blir bara matt! Jag yrkade bifall till kommunstyrelsens hemställan och sade även att de borgerliga partierna har ett ansvar för att handläggningen drog ut på tiden.

Omedelbart måste då Valeskog upp i talarstolen och hålla ett förstamajtal. Det är ingen hejd på det!

Det kanske är så att det skulle vara klädsamt om den självkritik som jag visade också visades av Socialdemokraterna. Dennispaketet spräcktes av Göran Persson 1997, och det är huvudorsaken till att allt har dragit ut på tiden. Det är naturligtvis bakgrunden.

Om det hade funnits en majoritet av socialdemokrater, folkpartister och moderater som hade tagit ansvar för de här besluten så hade aldrig vare sig Miljöpartiet eller Stockholmspartiet kunnat utpressa oss. Bakgrunden till att denna utpressning har kunnat ske från mindre partier är ju att Dennispaketet sprack. Det är Valeskogs parti som helt har ansvaret för det.

Jag erkänner att vi också drog ut på ärendet, men det finns ingen anledning att stå här med den typen av demagogi som Valeskog ägnade sig åt. Nu är vi vid beslutspunkten. Vi har alla ett ansvar för att ärendet har dragit ut på tiden, men nu är vi här – äntligen!

Anförande nr 114

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Dennispaketets fall försenade inte Norra Länken ett enda år. Det var regeringsrätten som ställde till det.

Det är viktigt att människor faktiskt får klart för sig, inte minst mot bakgrund av att det riktas kritik mot hur Stockholm hanterar de här frågorna, att om ni håller på som ni gjorde förra mandatperioden och försenar viktiga och angelägna projekt så kostar det mycket pengar. Det drabbar inte bara skattebetalarna och trafikanterna. Det ska vi tala om, och vi ska inte göra om det misstaget.

Jag vill inte heller fastna i vad som har varit utan glädjas åt det faktum att planen är framme för beslut nu och se till att vi får fram fler planer.

Anförande nr 115

Borgarrådet N o r d i n (m): Att ett alldeles nytt borgarråd ska låta som en gammal vinylskiva som har hakat upp sig är ganska tråkigt, får jag lov att säga, dessutom ett borgarråd som är beroende av samarbetet med de borgerliga partierna för att få till stånd majoritet för det här förslaget.

Om vi nu ska prata om det förflutna helt kortfattat, för det här är ett framåtsyftande beslut, så vill jag läsa upp ett citat för fullmäktige.

Arbetet med Norra Länkens Bellevue-alternativ fortsätter, samtidigt som en eventuellt ny dragning under Cederdalsgatan utreds.

Varifrån kommer det här citatet, undrar kanske många. Det kommer från Socialdemokraternas budgetförslag för 1999, Socialdemokraternas första oppositionsbudget! Så, herr Valeskog, stäm ned tonen!

Anförande nr 116

Borgarrådet V a l e s k o g (s): På den tiden då det begav sig så riktade vi kraftig kritik mot hur ni hanterade ärendet om Norra Länken, det vet ni alla. Det handlade inte bara om Cederdalsgatan, utan också om fördröjningen som uppstod då ni skyllde på att det inte fanns någon finansiering. Även där gick ett år eller ett och ett halvt. Summa summarum var det tre år.

Jag tycker att vi alla kan vara självkritiska när det gäller Dennispaketet, men när det gäller den här frågan så bär ni i princip hela ansvaret själva för att det försenades till höga kostnader.

Anförande nr 117

T o r s t e n S a n d g r e n (v): Ordförande, ledamöter och åhörare! Norra Länken har förutsättningar att förbättra trafiksituationen vid Stockholms nordöstra infarter. Valhallavägen med färjeterminalerna, Värtan och Lidingölandet är och kommer att bli väldigt beroende av att trafiken flyter.

Vi i Vänsterpartiet anser att den här trafikleden också leder till ett behov av vissa restriktioner för att man ska kunna anlägga den. Vi anser att de restriktionerna ska uppfyllas den här gången.

Vi stöder Miljöpartiets åsikt att Cederdalsalternativet troligen hade varit det bättre. Man kan ifrågasätta också regeringens prövning av huruvida nationalstadsparken och Bellevue-alternativet över huvud taget får bebyggas. Kanske det ändå till slut blir sträckningen via Cederdalsgatan. Nationalstadsparken är något helt unikt. Jag tror att regeringen och dess tjänstemän också är ganska angelägna om att bevara den.

Vidare anser vi också att tunnelröret i Frescatiskaftet ska förlängas förbi universitetets entré upp till Bergiusvägen. Det ger frihet att lägga in närmare vägar i ett lokalvägsnät.

Vi anser också att det ska finnas en på- och en avfart från Sveavägen mot Roslagstull. Det möjliggör lokaltrafik när trafiken mot Roslagstull går i tunnel under gatan.

Vi anser också att Baron Rålambs väg och Björnnäsvägen ska stängas för biltrafik. Det ska i stället anläggas gång- och cykelvägar där.

Vi anser också att trängselavgifterna är en förutsättning för bättre och mer hållbar trafikmiljö på både Valhalla- och Lidingövägarna.

Vi anser också att vårt förslag egentligen är det som mest jämkar samman de olika spretiga förslag som med olika stridiga viljor har framförts i den här salen och har därför lite svårt att förstå varför vi inte har ert hundra procentiga och fullhjärtade stöd i den här frågan.

Det sista som vi vill framhålla som värt att bevara är spåren till Värtahamnen. Med dem kommer vi ifrån de miljöfarliga transporterna som nu går på landsväg.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 118

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Om stadens partier gör sin hemläxa och tar fram de detaljplaner som behövs och försöker skapa bredare enighet och mindre grälsjuka omkring många av de viktiga trafikinvesteringarna, så tycker jag att det är oerhört viktigt att också regeringen tar sin del. Jag blir ganska beklämd av Socialdemokraternas oerhört låga profil, för att uttrycka mig vänligt, när det gäller diskussioner med regeringen i finansieringsfrågor.

Ni är naturligtvis oerhört beroende av regeringen just i dessa dagar för att få till stånd de biltullar som Annika Billström så gärna vill att Stockholm ska ha. Det förutsätter att finansminister Bosse Ringholm i princip gör våld på hela riksdagsordningen när det gäller behandlingen av den proposition som måste behandlas för att biltullarna ska kunna införas.

Jag förstår att ni inte är i det läget att ni kan vara uppkäftiga mot regeringen just nu, men nog skulle det behövas mer uppkäftighet från stadens ledning mot regeringen i de här frågorna. Det går ju klart att visa att både Södra Länken och Norra Länken – även om de är av stor nytta för staden – är en del i det nationella vägnätet också. Men här har staten tvingat fram, i båda fallen, tjugofemprocentig regional medfinansiering.

Detta har vi blivit tvingade till. Socialdemokraterna styrde när avtalet om Södra Länken träffades, de gick med på en tjugofemprocentig medfinansiering. Vi som styrde när avtalet om Norra Länken träffades, för det var då som finansieringsavtalet träffades, fick gå med på tjugofemprocentig medfinansiering. Tranebergsbron finansierar staten om vi lånar ut pengarna räntefritt och tar kostnaderna i det fallet!

Vi vet hur man diskuterar andra projekt. Förbifarten ligger inte ens i den tolvårsplan som man nu diskuterar. Samtidigt diskuterar man, vilket nämnts tidigare, Norrbotten-banan.

Jag skulle för min personliga del vilja sätta ett frågetecken även för tunneläventyret genom Hallandsåsen, men det tycks gå oerhört mycket lättare att få till stånd finansieringar av den socialdemokratiska regeringen när projekten inte ligger i Stockholm än när det gäller det alldeles nödvändiga finansieringar som Stockholm och Stockholmsregionen behöver.

I de lägena skyller man väldigt gärna på – det hör jag ofta och det är trist att höra att ni spelar med i den orkestern också – att vi är så splittrade här i Stockholm. Det finns en fråga som vi är splittrade i rejält, och det är biltullarna. Men när det gäller de här trafiklederna är det en otrolig majoritet i fullmäktige som egentligen inte slås av några andra frågor. När det gäller Förbifart Stockholm är det samma sak. Det är en otroligt bred majoritet. Tar man frågan om Mälartunneln där finansieringen kanske är på väg att lösas, även om regeringen inte riktigt talar klarspråk, så är enigheten också total. I den frågan är alla partier med, såvitt jag förstår, och hela Mälardalens alla kommuner står bakom detta.

Det kommer framöver att behövas betydligt tydligare klarspråk från Stockholms sida i de här frågorna. Det handlar inte om att vara destruktiv utan om att vara väldigt tydlig, för annars kommer vi aldrig att få de pengar som vi behöver.

Anförande nr 119

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag tycker att det är en enda stor svartmålning som Sten Nordin ägnar sig åt, och han har väl sina politiska motiv till det. Jag måste bara få påminna om en sak.

Vi borde ju lära oss någonting av detta med Dennispaketets fall en gång i tiden. Det går inte att presentera stora färdiga projekt och tro att hela finansieringen av hela projekten går att driva igenom och att det blir politiskt hållbart. Så är det inte. Man får ta, som jag ser saken, varje projekt för sig och diskutera dess kvaliteter och därmed få förståelse, vilket jag vet att det finns hos regeringen, för att kunna lösa finansieringen precis som vi har gjort med Södra Länken och med Norra Länken och andra aktuella projekt där vissa löften har givits.

Jag är inte orolig för finansieringen, men jag tycker att vi ska akta oss för att göra om misstaget som vi gjorde Dennispaketet med stora paket och stora finansieringsmodeller. Det håller aldrig.

Anförande nr 120

Borgarrådet N o r d i n (m): Men snälla Jan Valeskog, jag efterlyser inte stora paket av den arten, men när regeringen nu lägger en tolvårsplan som innehåller 358 miljarder så är det klart att det är ett relativt stort paket. Därför måste man ju våga vara med och diskutera och hävda att vi i Stockholm faktiskt vill vara med i finansieringsdiskussionerna, inte bara när det gäller i och för sig välkomna

upprustningar av länsvägar utan också när det gäller de stora investeringar som behövs i infrastruktur – precis som på andra håll i landet.

Att Stockholm återigen skulle ta på sig skulden för att Dennispaketet fälldes är väl att ta i. I alla fall agerade ni socialdemokrater då, 1997, som lika överrumplade som någon annan – men ni kanske spelade teater då, vad vet jag. Jag tror faktiskt inte att ni spelade teater. Jag tror att ni faktiskt inte vågade säga emot Göran Persson – ni vågade inte då, ni vågade inte nu.

Denna underdånighet gentemot denne president som landet har i Göran Persson är faktiskt ett väldigt stor problem för Stockholm.

Anförande nr 121

Å s a R o m s o n (mp): Jag ska inte lägga mig i stridigheterna mellan Moderaterna och Socialdemokraterna, vilket ju från vårt perspektiv ter sig som tämligen futtigt jämfört med den åsiktsskillnad man här visar upp, eftersom båda de partierna förespråkar en gigantisk satsning på bilismen i form av projektet med Norra Länken.

Jag ska inleda med att tacka Jan Björklund för att han nu anser Miljöpartiets moget att sitta i koalition – det är väldigt smickrande. Men jag blir också lite nervös, för vi vet aldrig med vilka vi kan sitta i koalition en annan gång. Därför är det bra att Jan Björklund tycker att vi är vuxna nog, kanske.

Per Bolund har redogjort för vår syn när det gäller de samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av Norra Länken, som är anledningen till att vi inte tycker att den här detaljplanen ska antas. Men det som rinner ut i debatten, så att säga, och det hör vi tydligt, är ju att det här bara är första steget på vägen mot att förverkliga Österleden. Därför borde vi nog diskutera Österleden betydligt mer här i fullmäktige.

Vi deltar gärna i en sådan diskussion. Det är uppenbart att de borgerliga partierna här med Norra Länken vill skapa ett Stockholms Pont Neuf, alltså den här bron i Frankrike som står som en portal ut över en flod. Men den bron är bara byggd till hälften, på andra sidan har vi en öde slätt och ingen bebyggelse. Det var någon beslutsprocess som avbröts. Jag hoppas att den här beslutsprocessen om Österleden inte fortsätter utan att vi möjligen kan hämma denna process med ett alltför stort bygge av Norra Länken.

Jag tror att de ekonomiska skälen kanske är de som talar mest för detta. Vi vet att det i alla fall fram till år 2015 inte finns några statliga infrastrukturpengar till någonting som skulle kallas för Österleden.

När det gäller de ganska uppstudsiga och det här projektet livligt påhejande kommunerna Lidingö och Nacka – båda moderatstyrda – tror jag att det passar också deras plånbok bättre att välkomna det projekt som Vägverket har initierat genom att studera om man inte kan ha en bilfärja till att sammanbinda områdena geografiskt. Det verkar ändå som om det skulle behövas en sammanbindning så att man på andra sätt kan resa mellan Lidingö och Nacka kommuner. Detta ser jag positivt på och

hoppas att de kommunerna kan behandla detta. Det skulle nämligen vara en rimligare framkomst.

Som vi ser saken leder den här enorma satsningen på Norra Länken och på biltrafiken i Stockholm till att vårt förslag med att använda trängselavgifter som en styrmetod för att också kunna hitta en effektiviseringsmodell av det redan befintliga vägutrymmet bara blir ännu mer angeläget, även om det i proportion till detta är tämligen modest.

Anförande nr 122

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Herr ordförande! Jag känner mig alltid helt trygg när Miljöpartiet argumenterar för en ståndpunkt utifrån rent ekonomiska aspekter. De samhällsekonomiska beräkningar som Åsa Romson återigen hänvisar till är de prioriteringar som Miljöpartiet har gjort i svensk trafikpolitik till de mest sanslösa ur varje ekonomisk utgångspunkt som man kan tänka sig. Det ska nämligen byggas en mängd vägar och järnvägar där ingen bor, men där folk bor där ska ingenting byggas.

Jag har ändå en fråga, för jag fick inte svar tidigare av Per Bolund. Ni säger nej till Norra Länken i dag och säger att ni vill ha biltullar i stället – eller miljöavgifter eller vad ni kallar det. Men nu har ni gått med på att ha en folkomröstning i september år 2006 om dessa avgifter. Därför måste det ju ingå i er kalkyl, eftersom ni accepterat omröstningen, att det faktiskt kan bli ett nej och folkomröstningen.

Då vill jag fråga: om det blir ett nej, kommer ni då att acceptera Norra Länken och Österleden? Vilken är er strategi annars vid ett nej? Ska Stockholm självdö i så fall?

Anförande nr 123

Å s a R o m s o n (mp): Jag tror att du fick ett svar som var ganska tydligt, men jag kan upprepa det. Det är en väldigt välgrundad politik inom Miljöpartiet att i första hand vill använda de befintliga resurserna – och i det här fallet handlar det om vägyta – så effektivt som möjligt innan vi kastar ut pengar och förstör nya grönområden genom att asfaltera valda delar av grannkommunerna och vår egen kommun.

Jag tror att det finns både ekonomiska och ekologiska skäl att göra en sådan modell, och jag ser att också Vägverket åtminstone i sina diskussioner om projekthantering har tagit steget att också studera en integrerad process för att se vad man gör om man kan effektivisera transporterna via bättre kollektivtrafiksystem.

Då kan det få till följd ett annat resultat för hur mycket vägutrymme som behöver läggas till också när det gäller att ha ekonomiska styrmedel som effektiviserar utnyttjandet av den befintliga vägytan. Jag tror därför att det är helt riktigt att pröva och införa trängselavgifter i Stockholm för att kunna ta ställning till frågan om vägytan.

Såvitt gäller folkomröstning så är det ett demokratiskt instrument, och utslaget kommer vi naturligtvis att följa. Däremot kommer vi också att hitta andra vägar att effektivisera utnyttjandet av vägytan.

Anförande nr 124

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Ordförande, fullmäktige! Det är intressant att lyssna till Sten Nordin när han hävdar att vi bör ägna oss åt mer klarspråk gentemot regeringen. Jag får en känsla av att du tycker att vi är underdåniga.

Jag vill ställa en fråga till dig: tycker du att ditt och det politiska ledarskap den förra majoriteten ägnade sig åt gentemot statsmakterna var framgångsrikt? Ni använde ord som Perssonplundring och Stockholmsfientlighet. Det var väl när Stockholms stad äntligen orkade bestämma sig för att bygga Norra Länken som vi också äntligen fick finansiering av den leden och den led som vi nu ska fatta beslut om.

Jag är väldigt glad och positiv över att regeringen tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de närmaste sju åtta åren satsar mellan 17 och 18 miljarder på den här regionen. Det var många decennier sedan det skedde. Det gäller såväl kollektivtrafik och järnvägstrafik som vägtrafik. Det är Norrortsleden, det är Södertörnsleden, väg 73, vägarna 225 och 226 och den stora och för södra Sverige helt avgörande Mälartunneln.

Det är här är historiskt, det är väldigt stort. Det är också, tror jag, hämtat ur det arbete som riksdagens samtliga partier enades i arbetet i Stockholmsberedningen.

Jag tycker att det här är bra. 17–18 miljarder till vår region de närmaste sju åtta åren med den prioritering som vi har valt att göra eller som vi rättare sagt gjorde i Stockholmsberedningen.

När det gäller förbifarten så är det så, om jag minns rätt, att den kostade mellan sju och åtta miljarder kronor. Helt korrekt finns det ingen finansiering för den i dag, och det är ju inte så märkligt. Miljöprövningen är inte avslutad i det avseendet att regionen har valt alternativ. Så länge vi inte har valt alternativ vet heller ingen den exakta kostnaden.

Om jag har allt helt klart för mig så är det väl så att den första detaljplanen ska antas år 2007. I det sammanhanget skulle jag bara vilja fråga Sten Nordin hur han ser på regionens möjlighet att klara finansieringen av förbifarten.

Vi ska väl ha en sansad och respektabel debatt.

Med utgångspunkt från dagsläget 2004 och med den överenskommelse som nu föreligger, hur skulle du då se en finansiering av förbifarten och Österleden, den som för några år sedan beräknades till 12 miljarder? Summa summarum 20 miljarder kronor har den här regionen nu erhållit 17-18 miljarder. Det skulle var intressant att höra hur ni ser på finansieringsfrågan de närmaste åren.

Anförande nr 125

Borgarrådet N o r d i n (m): En sak är säker och det är att den strategi som Annika Billström har valt är en som man inte kan välja om man vill komma någon vart. Det handlar om att snurra 180 grader hela tiden men låstas som om man inte har gjort det.

Hur var det nämligen med Mälartunneln till exempel? Jag ställde en fråga till Annika Billström här i fullmäktige om vi skulle ha en regional medfinansiering. Ja, svarade Annika Billström. Det finns fullmäktige protokoll på detta.

Sedan gick det några månader och debatten började hetta till. Då ställde sig Annika Billström på samma sida som vi andra som hävdade att det här faktiskt var en uppgift för staten att finansiera. Inte är det ditt arbete som har lett fram till finansieringen av Mälartunneln, om det nu är så att vi får statlig finansiering av den. Jag hoppas att vi kan tolka beslutet så även om det ju är ett grumligt uttalande från Banverket och andra och där regeringen inte riktigt har bidragit.

När det gäller förbifarten och andra sådana saker är jag rätt förvånad över att Stockholms finansborgarråd sitter liknöjd när staten har en plan på 358 miljarder, en tolvårsplan, och inte orkar satsa mer än 17-18 miljarder på Stockholmsregionen. Det låter som gigantiska summor och det är gigantiska summor, men inte mätt mot behoven och inte mätt mot den här regionens förmåga att i framtiden vara tillväxtmotor för hela landet.

Jag förstår att Annika Billström som socialdemokrat tycker att de borgerliga partierna ska ha en lågmäld ton mot den socialdemokratiska regeringen, det skulle vara lite bekvämare då i tillvaron – men jag tror på inget sätt att det är en framkomlig väg. Det är klart att vi måste öppet debattera det som vi tycker är fel i den nationella politiken och det som saknas. Vi måst våga säga ifrån att även Stockholms behov ska kunna tas med i planer som ritas upp för tolv år fram i tiden.

Är det beslut fattade om alla de projekten, Annika Billström? Finns det beslut om exakt vilka alla alternativa projekt det är? Har alla de projekten detaljplaner? Annika Billström vet lika väl som jag att de inte har det. Dessutom är det en satsning på järnvägstrafik som faktiskt överstiger vad även många trafikforskare tror är den optimala fördelningen av pengar för att landet ska få ett effektivt transportsystem och god miljö.

Annika Billströms linje av undfallenhet mot Göran Persson tror jag inte alls är en framkomlig linje för den här regionen. Vi måste vara mycket tydliga. Göran Persson är ju tydlig med vad han tycker om Stockholm. Han tycker hjärtligt illa om Stockholm – det brukar han ju säga så fort han får tillfälle, men vi ska inte vara tydliga tillbaka, vi ska inte visa att vi tycker hjärtligt illa om hans politik, enligt Annika Billström.

Vi stockholmare har kanske inte varit tillräckligt bra på att tala om att det här är viktigt för hela landet, att de här projekten inte enbart är en angelägenhet för Stockholm. På den punkten begår vi alla kanske misstag ibland, och på den punkten behöver vi förändra oss.

Anförande nr 126

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Sten Nordin, jag förstår att det smärtar. Det är resultaten som räknas. Det är bara att se vad ni under din ledning som gatuborgarråd åstadkom förra mandatperioden. Det är klart att ingen tackar nej till 17–18 miljarder. Förhoppningsvis inte du heller.

Man kan inte prata, det går inte, det håller inte i längden att prata och prata. Vi måste kunna åstadkomma resultat. Exakt vika resultat som projektet Mälartunneln kommer att ge vet vi ju om någon eller några veckor, men det är väl fullkomligt självklart att det är regeringen som tar ansvar för järnvägstunneln. Sedan får vi naturligtvis se hur det blir. Men det räcker inte med att du står här i talarstolen och säger 17–18 miljarder.

17–18 miljarder de närmaste sju åtta åren tycker jag är bra. Den dag då vi är klara över alternativet förbifarten och andra angelägna vägsatsningar, då ska vi också vara seriösa och förhandla om det och inte hålla på och snacka om leder och trafikleder som vi inte ens vet dragningen på. Detta är väldigt viktigt för att just klara trovärdigheten gentemot den nationella nivån.

Anförande nr 127

Borgarrådet N o r d i n (m): Annika Billström, det ekonomiska avtal som ligger till grund för att vi nu kan fatta beslut om Norra Länken förhandlades faktiskt fram med den socialdemokratiska regeringen under min tid som gatu- och fastighetsborgarråd. Min första träff med Björn Rosengren om finansieringen var på våren 2001, efter det att vi hade genomfört utredningen om Cederdalsgatan som visade att det alternativet definitivt kunde avskrivas.

Det var första träffen om finansieringen, och sedan tog det ungefär ett år innan vi var klara. Det var ungefär lika lång tid som det tog för er efter Dennispaketet att förhandla er fram till en finansiering av Södra Länken.

Det gick alltså till och med för en borgerlig politiker att förhandla med en socialdemokratisk regering som i övrigt ägnade sig åt att missbruka hela lagstiftningsmakten för att upphäva det kommunala självstyret i Stockholms stad. Men det går därför att vi var tydliga och för att det går att visa behoven. Även ni är känsliga, ytterst, någon gång ibland för vad stockholmarna tycker.

Anförande nr 128

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Herr ordförande! När man talar om det här sjuttonmiljarderspaketet så måste vi väl få diskutera det som hör till det när finansborgarrådet berör det.

Jag är oerhört förvånad – det var därför jag begärde ordet – över den förnöjsamhet som Billström visar upp. Här i regionen bor 10 procent av landets invånare, men 17 miljarder är ungefär 5 procent av de 350 miljarderna, och i så fall räknar du dessutom, Annika Billström, in Mälartunneln i detta, som tar huvuddelen av pengarna och som är en riksangelägenhet. Mälaren som tunneln ska gå under råkar ligga här i Stockholm, men den skulle lika gärna kunna bokföras på Östergötlands

och Södermanlands konton. Men nu bokförs den på Stockholms konto och på det sättet får man siffran 17 miljarder i satsningar på Stockholm.

Jag är inte alls nöjd. Folkpartiet lägger förslag i riksdagen om att avsätta ytterligare ungefär 10 miljarder inom den här ramen till Stockholmsregionen. Moderaterna har ett liknade förslag. Min fråga till Annika Billström är följande: Det finns två förslag i riksdagen, dels regeringens förslag på 17 miljarder till Stockholm, dels ett borgerligt förslag på 10 miljarder ytterligare – vilket förslag hoppas du att riksdagen bifaller?

Anförande nr 129

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Vi för inte samma skattepolitik som ni, så svaret är ju givet.

Anförande nr 130

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Jag måste säga att jag inte förstod svaret. Jag skulle gärna vilja ha svar på frågan, för den är ganska central.

Om Stockholms stads finansborgarråd är nöjd med det som Ringholm har erbjudit, vilket innebär att flera av länkarna inte ingår i paketet, så innebär det en ganska dålig förhandlingsposition inför framtiden om finansborgarrådet här i talarstolen säger att hon är nöjd med budet. Det finns ju andra förslag i riksdagen från partier som, trots att vi sänker skatterna, klarar av att avsätta mer pengar till Stockholmsregionens trafiksystem därför att vi prioriterar Stockholmsregionen.

Min fråga till Stockholms finansborgarråd blir denna: Det finns två förslag i riksdagen, ett från regeringen på 17 miljarder och ett från borgerliga partier som är ungefär 10 miljarder större – vilket av de förslagen hoppas finansborgarrådet att riksdagen bifaller?

Anförande nr 131

P e r B o l u n d (mp): Ordförande, ledamöter! Den här debatten känner vi igen. Vem svek vem? Vem vill bygga mest, och så vidare? Så fort vi ska bygga någonting över huvud taget i den här staden så blossar den här debatten upp. Mitt förslag är att vi spelar in den så att vi kan spela upp den på varje möte då vi ska debattera. Då slipper vi göra om det här varje gång.

Jag vill också påpeka att om man vill ha mer pengar till infrastruktursatsningar i den här regionen, om man verkligen vill ha mer pengar till infrastruktur genom att skapa enighet, då ska man självfallet redovisa för regeringen de projekt där det råder total enighet i regionen. Och det är kollektivtrafikprojektet i Stockholmsberedningen som alla partier står bakom. Till dem skulle man verkligen få loss resurser om det var det man ville.

Nu är det inte infrastrukturpengar som Sten Nordin och Jan Björklund är ute efter, det är pengar till vägar de vill ha. De vill bygga fler motorvägar i Stockholmsområdet. Det är på det sättet man skapar en splittring i regionen, och man får självfallet inte till stånd total enighet.

Jag tycker att detta är en tråkig strategi. Man skulle kunna börja med att göra verklighet av det som hela regionen står bakom genom att få loss pengar till det.

Jag vill också påpeka att Sten Nordin jämför äpplen med päron helt vilt när han säger att vi får 17–18 miljarder medan den totala budgeten är på 354 miljarder. Han räknar in pengar till både investeringar och drift. Det är 17–18 miljarder i investeringspengar som vi talar om. Det gäller att hålla ordning på siffrorna.

Annika Billström, det kostar inte 8 miljarder att bygga förbifarten utan 15 miljarder enligt den budget som föreligger nu. Samma sak gäller Österleden. Det är extremt stora projekt som vi talar om och projekt som ger väldigt lite nytta för pengarna.

Anförande nr 132

Borgarrådet B j ö r k l u n d (fp): Ordförande! Det är intressant att Per Bolund säger att de projekt som 80 procent av valmanskåren har röstat fram genom att rösta på de gamla Dennispartierna skulle orsaka splittring i regionen. 80 procent – så breda majoriteter finns det knappast för några andra förslag, i alla fall inte några som har den stora omfattningen.

Splittring skapas däremot av era trängselskatter, något som i princip ingen röstade för, men de genomförs ändå.

Anförande nr 133

P e r B o l u n d (mp): Jag vill bara påpeka en sak när det talas så mycket om att skapa enighet. Det finns faktiskt projekt som alla partier står eniga bakom. Om det nu är så att man menar allvar med att skapa enighet i regionen och få loss pengar till infrastruktursatsningar så kan man ju rimligtvis börja med de projekten. Tyvärr är det inte det som oppositionen vill.

Anförande nr 134

Borgarrådet N o r d i n (m): Det är märkligt att säga att projekt som har stöd av 80 mandat i den här salen inte är legitima och att projekt som, i vart fall före valet, hade stöd av 20 mandat i den här salen är legitima, det vill säga biltullarna. Detta tycker jag är ett oerhört konstigt sätt att resonera på.

Ni har fått över Socialdemokraterna på er sida, de är oerhört entusiastiska för biltullar nu, men det har skett efter valet.

Anförande nr 135

P e r B o l u n d (mp): Sten Nordin, faktum kvarstår. Om du verkligen vill ha en bred majoritet bakom dig, en fullständig majoritet till och med, enighet i den här salen och i regionen, då ska du satsa på de kollektivtrafikprojekt som finns med i Stockholmsberedningens paket. Dem står alla partier bakom.

Det är inte den agenda som du vill ha. Du vill ju ha en satsning på biltrafiksystemet, och det är något som vi inte kan stå bakom.

Anförande nr 136

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Ordförande, fullmäktige! Jag skulle vilja återvända till att debattera detaljplanen som handlar om Norra Länken och den del som ligger mellan Norrtull och Roslagstull.

Jag tycker att det är viktigt att vi fattar beslut nu. Det är glädjande att vi står inför att fatta det beslutet, och det är viktigt att vi visar handlingskraft. Vi har en ohållbar trafiksituation och vi behöver vidta många olika åtgärder. Jag måste ändå få säga att de 17 miljarderna från regeringen trots allt är ett genombrott, det är en bra slant och en bra början.

Jag vill gärna nu be fullmäktige att gå till beslut, och jag yrkar bifall till denna detaljplan!

Glöm inte att ni ska springa Tunnelloppet!

Anförande nr 137

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Jag tänker fortsätta att prata finansiering, och om ni vill hindra mig från det så får ni bära ut mig – och det går åt några man till det!

Borgarrådet Börjeson, det är faktiskt inte ledamöterna på den borgerliga sidan som har varit grälsjuka när det gäller själva detaljplanen. Den grälsjukan står ni själva för. Vi har sagt att det finns en hemläxa att göra i det här sammanhanget när det gäller att få fram detaljplaner i tid. Jag tror att den hemläxan både behöver göras och har gjorts på båda sidor i den här salen. Det är inte vi som har varit grälsjuka i det avseendet.

Men det som vi behöver diskutera när vi talar om de här stora projekten är finansieringen. Vi kan ju stapla detaljplaner på varandra i evighet, Ann Mari Engel. Om vi inte har finansiering för dem så är det ett meningslöst arbete och bortkastade pengar för staden. Man får inte försöka luras med siffror och säga att 17-18 miljarder är ett jättebelopp – för vem som helst av oss är det det, men i ett nationellt perspektiv för Stockholmsregionen är det inte detta.

Detta handlar inte bara om vägtrafiken, även om den är nog så viktig. Jag råkar stå för åsikten att bilen är ett både effektivt och populärt transportmedel och därför måste vi också se till att biltrafiken fungerar.

Men varför står SL utan pengar? Varför skjuter man nu förlängningen av Tvärbanan på en osäker framtid? Man hade inga besked att ge häromdagen när det var ett möte mellan presidierna i gatu- och fastighetsnämnden och SL:s centrala regionstyrelse. Den förlängningen vet man ingenting om, man har inga pengar – man har ett besparingsprogram. SL ska dra in turer och de väntar på pengar för biltullsbusarna, men inte ens till biltullsbusar har ni fått pengar – fastän biltullarna är så viktiga för er socialdemokrater!

Det är ju så att även om det talas väldigt vackert om pengar nu till Stockholmsregionen, så är det för närvarande ”svält” som gäller för inte minst kollektivtrafiken. Så särskilt imponerad är jag inte.

Och som sagt 17–18 miljarder låter som väldigt mycket pengar, men de nödvändiga vägprojekten kostar mycket mer, och vi måste arbeta nu för att vinna gehör i riksdagen och majoritet i riksdagen för att få den finansieringen – för övriga landet sitter inte stilla. Annika Billströms kollegor, på andra håll i landet, har faktiskt inte riktigt samma ödmjuka hållning gentemot regeringen som Annika Billström även om de har samma partifärg.

Anförande nr 138

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Jag vet inte om man kan påstå att vi har haft en speciellt ödmjuk ton gentemot det nationella planet. Självfallet ska vi diskutera finansieringen, men trots allt är det så i dag att vi har att fatta beslut om detaljplan för Norra Länken. Vi har fått 17 miljarder från regeringen att börja bygga för, det tycker jag är oerhört positivt.

§ 16 Upprustning av Sättra idrottsplats (utl. 2004:30)

Anförande nr 139

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Ordförande, fullmäktige! Detta ärende handlar om upprustning av Sättra idrottsplats. Sättra idrottsplats nyttjas främst av föreningar med ungdomsverksamhet och har stor betydelse för breddidrotten i sydvästra Stockholm.

Sedan den jättefina friidrottshallen färdigställdes har friidrotten i området vuxit i omfattning, och hallen har blivit en väldigt viktig anläggning för friidrotten och är säkert också ett av skälen till framgångarna på friidrottens område.

Men idrottsplatsen i övrigt är i stort behov av upprustning, och därför är det angeläget att skyndsamt påbörja den här upprustningen.

Det är meningen att idrottsplatsen ska klassificeras som en A-anläggning för friidrott utomhus. Det innebär att man då kan tillgodose både seriespel för fotboll och regionala och lokala friidrottstävlingar. Det innebär att man kan öka nyttjandegraden på anläggningen.

Upprustningen kommer att innebära att inomhusfriidrottarna nu kan fortsätta sin verksamhet under sommarhalvåret utomhus och då förlägga träningen dit i stället för att vara på andra anläggningar.

Detta är en viktig satsning för friidrotten i Stockholm! Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 140

C a r o l i n e S i l v e r u d d L u n d b o m (fp): Ordförande, fullmäktige! Vi är ju helt eniga i det här ärendet. Jag tror att alla kan vittna om hur de svenska framgångarna även speglar sig hos Stockholms barn och ungdomar. Det finns många som längtar efter att bli en ny Kajsa Bergqvist eller en ny Christian Olsson. Intresset är så stort i dag att många friidrottsklubbar tyvärr måste tacka nej till nya medlemmar och har långa köer för dem som vill börja friidrotta.

Upprustningen av Sättra idrottsplats är bra. Den behövs och är ett steg i rätt riktning. Jag vill passa på att ställa en fråga till borgarrådet. Vi har ju fört en diskussion om en annan idrottsplats som nu har dragits i långbänk i bortåt ett och ett halvt år. Hur blir det med idrottsplatsen i Hammarby sjöstad?

Anförande nr 141

M a r i a H a n n ä s (v): Ordförande, fullmäktige och medborgare! Med risk för att vara tjugig vill jag också säga att det känns väldigt angeläget att nu snabbt komma i gång med upprustningen av Sättra idrottsplats eftersom idrottsplatsen också är en mötesplats för alla idrottande barn, ungdomar och vuxna i Sättra och Bredäng med omnejd.

Med kvällens beslut här i fullmäktige fortsätter majoriteten processen att upprusta och förbättra våra idrottsplatser, och det är särskilt roligt att alla partier är eniga i denna fråga. Det är härligt. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 142

E w a S a m u e l s s o n (kd): Ordförande, fullmäktige! Som alla vet hade idrotten en framskjuten plats under den förra majoriteten, och det är roligt att den här satsningen nu fortsätter. Sättra är en viktig idrottsplats just för att den passar för så många olika idrotter. Därför blir detta, precis som Maria sade, en viktig mötesplats.

Det enda som jag saknar i det här ärendet är, även om vi är positiva till upprustningen, att det också skulle finnas en plan för extern finansiering när vi gör så här stora satsningar. Jag undrar om det över huvud taget finns med i idrottsborgarrådets synpunkter att också söka extern finansiering när ni studerar så här stora investeringar?

Anförande nr 143

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Ordförande, fullmäktige! Jag begärde ordet för att besvara frågan om Hammarby sjöstad och den idrottsplats som har varit planerad där.

Det är precis som Caroline säger, nämligen att det finns många idrottsföreningar i den här staden som tyvärr nu får tacka nej till ungdomar som vill börja idrotta. Det handlar om bollsporter inomhus som behöver hallar, om bandyn som har fått ett enormt uppsving och så vidare.

När det gäller idrottsplatsen i Hammarby sjöstad så är det så nu att de som arbetar med Hammarby sjöstadsprojektet också har sökt alternativa lösningar för de kolonilottsägare som har sina lotter där. Idrottsplatsen är planerad där till det område där det i dag finns kolonilotter. Vi måste hitta alternativa platser för kolonilottsägarna för att det ska vara möjligt att bygga en idrottsplats.

De förslag som finns till alternativ placering kommuniceras för närvarande med kolonilottsägarna.

När det gäller externfinansiering så har den frågan varit uppe tidigare i idrottsnämnden, och man har undersökt möjligheterna men intresset är ganska svagt, kan man säga. Detta gäller för övrigt all form av sponsring när det gäller idrott just nu. Där har man väldigt stora svårigheter att få externa intressenter över huvud taget.

Anförande nr 144

C a r o l i n e S i l v e r u d d L u n d b o m (fp): Jag får tacka borgarrådet för svaret. Det lät ju försiktigt positivt och det gläder mig.

Ska man tolka detta som att vi kan förvänta oss att fatta beslut i frågan under våren?

Anförande nr 145

Borgarrådet B ö r j e s o n (s): Att tro att vi ska kunna fatta beslut under våren tror jag är att vänta sig lite för mycket.

*§ 17 Utveckla en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet
(utl. 2004:31)*

Anförande nr 146

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Ordförande, fullmäktige! Föredragande borgarrådet inleder avsnittet Mina synpunkter med att säga att Stockholm är en hamnstad och att den ska utvecklas som en sådan. Vi behöver hamnen.

Det gör vi. Men Stockholm är också en stad som människor bor i, och vi behöver människorna i staden också. Det är alltså viktigt att vi har bra miljöregler i vår stad, självklart är det viktigt att vi har en bra hamn och bra bostäder.

Vi har alltså en hamn som jobbar utomordentligt bra med miljöarbetet och också är bra på att få andra att jobba för en utveckling av miljöarbetet. Våra kunder till exempel, rederierna, har blivit oerhört bra på miljöfrågor, åtminstone många av dem. Det betyder bättre miljö i andra hamnar runt Östersjön, någonting som är bra även för stockholmare.

Majoriteten skriver att man befärar en konflikt mellan hamnens verksamhet och ett eventuellt bostadsbyggande. Det kommer troligen också att bli följden, på grund av det som vi i Folkpartiet uppfattar som alltför snäva miljölagar. Dessa miljölagar, eller kanske länsstyrelsens tolkning av miljölagarna, har till exempel gjort det omöjligt för oss i Stockholm att bygga nya bostäder i city trots starka önskemål från människor som verkligen vill bo i innerstadens mest trafikerade områden och som dessutom kan trivas där – kan ni tänka er det!

Samma gäller för ett eventuellt bostadsbyggande i hamnen. Det finns många människor som vill bo där, och de som bor där trivs med sitt hamnnära boende.

Jag och mitt parti, Folkpartiet, är säkra på att det går att bygga bostäder i hamnnära områden utan att inkräkta på hamnens markbehov. Det kommer vi att kunna göra när den absurda miljölagstiftningen ändras eller kanske tolkas på rätt sätt.

I det här fallet borde vi faktiskt kunna enas över partigränserna. Den här konflikten är faktiskt väldigt onödig. Om kommunen ska utvecklas och om bostäder ska kunna byggas där människor vill barnomsorg, i city till exempel, om hamnen ska få nödvändiga utvecklingsmöjligheter så måste vi hela tiden föra den här diskussionen. Vi måste hela tiden påverka våra andra parter i den här diskussionen, till exempel länsstyrelsen. Med detta, ordförande, yrkar jag bifall till kommunstyrelsens hemställan och vill fram hålla Folkpartiets särskilt uttalande i kommunstyrelsen!

Anförande nr 147

M a l t e S i g e m a l m (s): Ordförande! Jag tänker inte just nu kommentera det som Inge-Britt Lundin sade om miljöprövning och annat mer än genom att säga att det är väldigt viktigt.

I dag är det ju väldigt många intressenter som diskuterar hamnfrågor, och det är väldigt många som också fattar beslut om saker som gränsar till den reguljära hamnverksamheten. Om det här ska kunna bli verkningsfullt tror jag att det faktiskt är väldigt viktigt att samordning verkligen kommer till stånd och att man också kan få en Stockholmsstrategi för hurdan hamnen och dess verksamhet ska vara i framtiden. Det är oerhört viktigt.

Jag är ordförande för hamnverksamheten den här perioden och var med i verksamheten förra perioden också. Jag kan väl säga att det är väldigt mycket som påverkar den handel och den import och export som Stockholm är så väldigt beroende av.

Jag menar att Stockholms hamn spelar en mycket central roll för i dag hela Mälardalen, väldigt många av de produkter som kommer till Stockholm ska ju vidare. Stockholms hamn består också av Kapellskär och Nynäshamn så det är stora områden som berörs.

Vi vet också att antalet passagerare ökar, vi nådde *all time high* förra året, det kom 10 miljoner passagerare. Godstrafiken ökade med 41 procent från Baltikum, från Polen ökade godstrafiken med 15 procent. Tallink skaffar en ny färja år 2004, som är mycket större än den som de har i dag. Birka kommer med ytterligare en ny färja 2004, Viking kom med en ny färja år 2003 som också den är större.

Det är viktigt att samordna all den verksamhet som hamnen i dag har och att nyttja och se hur det här ska se ut i framtiden. Det handlar om bilar, om ytor, om fordon och mycket annat.

Även vår import- och exportverksamhet i frihamnen kräver ytor för uppställning. Man vet att de nya containerfartyg som kommer till Stockholm kommer att bli mycket större, och det kräver också längre kajer med mera. Det är väldigt viktigt att ta ställning till frågan om hur vår hamn ska utvecklas, ska den utvecklas i Stockholm? Ska utvecklas någon annanstans? Det här ärendet är, tycker jag, för framtiden otroligt viktigt. Och det handlar om vilken hamnstrategi som Stockholm ska ha. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan!

Anförande nr 148

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Egentligen vill jag bara understryka det som Malte säger, att det är viktigt med samordning, för det är det. Just därför tycker jag att det vore skönt om vi kunde enas över partigränserna, så att vi kan behålla och bygga ut en bra hamnverksamhet och klara av att bygga nya bostäder i det som i dag ser ut som eller klassas som miljöfarliga områden.

I den här frågan finns det en ganska stor enighet och vi borde kunna göra något vettigt av det.

Anförande nr 149

M a l t e S i g e m a l m (s): Om man tittar på ärendet i dag så ser man att vi är eniga. Det är i stort sett bara särskilt uttalande från Folkpartiet och ett från Moderaterna. Därutöver är vi ju faktiskt överens om det som står i papperet.

Anförande nr 150

P a t r i c i o R o d r í g u e z (v): Ordförande, fullmäktige, medborgare! Sveriges hamnar på östkusten, och i synnerhet de hamnar som ligger närmast Stockholm, kommer att vara viktiga knutpunkter när det gäller handel och transporter. Hamninfrastrukturen förutsätter i dag långsiktig planering, en mycket långsiktig planering. Kanske tjugo–trettio år framåt i tiden.

När det gäller Mälardalsregionen är det oerhört viktigt att säkerställa regionens försörjning med ökad handel. I samband med EU-utvidgningen kommer det naturligtvis att krävas att hamnarna byggs ut påtagligt. Redan under år 2003 hade vi stora volymer när det gäller handel, volymhandel med Baltikum och när det gäller passagerartrafik. Vidare kan vi också notera att transiteringar av produkter från Ryssland också har fördubblats.

Det är just därför som en hamnstrategi är oerhört viktig. Det är oerhört viktigt att utreda och ta ställning till vilka hamnar som ska byggas ut.

Den utredning som ska sjösättas nu har andra viktiga frågeställningar att ägna sig åt. Det finns en målkonflikt i att bygga inom aktuella hamnområden. Det finns också mycket gods som passerar Stockholm som vi naturligtvis måste hitta en logistisk och miljömässig lösning för. Man kan också poängtera att containertrafiken är en viktig del av hela verksamheten och det därför också är oerhört angeläget att hitta en utplacering eftersom behovet att containertrafiken kommer att öka.

I vilken mån är det möjligt för rederier att separera gods och passagerartrafik så att bullrande och eventuell farlig godshantering kan flyttas från Stockholms innerstad? Det är också en viktig frågeställning.

Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens hemställan och framhåller majoritetens särskilt uttalade i ärendet!

Anförande nr 151

U l l a H a m i l t o n (m): Ordförande, fullmäktige! Hamnstyrelsen från 2002 har begärt att fullmäktige ska utarbeta en strategi för hamnkapaciteten i regionen, och det som vi nu har att hantera är en hamnstrategi rent generellt, så som jag har uppfattat saken, och inte bara när det gäller kapaciteten.

Jag tycker att detta är alldeles utmärkt, för det behövs helt klart ett strategitänkande kring de här områdena. Det finns nämligen inneboende konflikter, precis som flera talare har redan har berört.

Det är viktigt, om man ska kunna förena hamnverksamhet med bostäder, att man löser problemen med miljölagstiftningen. Jag tror nämligen inte att någon skulle tycka att det vore en bra idé att bygga bostäder och hoppas på att det inte händer någonting utan att man har hittat en bra lösning i förhållande till miljölagstiftningen sådan som den är i dag. Det är viktigt att vi löser de här frågorna, tycker jag.

En annan viktig fråga som också ligger inom hamnens verksamhet handlar ju om vad hamnen ska syssla med och vad den inte ska ägna sig åt. I dag blöder hamnen genom

att vi håller på att lasta in en massa pengar i entreprenadverksamheten, en verksamhet som gick väldigt bra och just därför var vi tvungna att tvinga verksamheten att inte bedriva så mycket verksamhet gentemot externa kunder. Hamnbolaget har nu plockat in hamnentreprenad och konstaterar att vi förlorar ungefär 10 miljoner kronor på detta i dag. Det är alltså en verksamhet som alldeles utmärkt skulle kunna klara sig på marknaden.

Vad hamnen ska syssla med respektive inte ägna sig åt tycker jag också är någonting som borde ingå en strategi.

Det är samma sak med stuveriverksamheten. Den bör man också studera.

En annan viktig fråga när det gäller en hamnstrategi för hela regionen är ju att vi gemensamt med de andra kommunerna hittar en bra alternativ lokalisering för verksamheten vid Loudden. Det börjar brådska rätt rejält, för en alternativ lösning hittar vi inte på kort tid. Förhoppningsvis kan vi komma framåt i den frågan om vi får en väg 73 till Nynäshamn som är bättre än den som vi har i dag.

Jag blir lite orolig när den majoritet som nu finns i hamnbolagets styrelse börjar diskutera att man ska studera andra hamnar. Det finns uttalanden om Hargshamn och andra hamnar i regionen. Det är viktigt att vi fokuserar den verksamhet som vi har och försöker göra bästa möjliga av den verksamheten.

Jag tror också att det är väldigt viktigt att vi försöker vidga perspektivet lite och studera möjligheterna att ta in andra investerare, andra intressenter i verksamheten, inte minst när det gäller Norviksverksamheten. Det skulle kunna vara väldigt befrämjande för den här verksamheten.

Det jag saknar i det här ärendet är ett tidsperspektiv. När har man tänkt sig att återkomma till fullmäktige i den här frågan?

Anförande nr 152

A n d e r s B r o b e r g (kd): Ordförande, fullmäktige! Det är viktigt att det finns en hamnstrategi i Stockholmsregionen. Det är väldigt bra att hamnen utvecklas och inte bara bevaras sådan som den alltid har varit. Därför är det exempelvis bra att arbetet med Norvik nu går framåt.

Det är också väldigt bra att det inte är hamnstyrelsen själv som ska bestämma om strategin utan att det faktiskt är staden centralt som ska väga olika intressen och därefter låta kommunfullmäktige fatta beslut om en hamnstrategi.

I det här arbetet med en hamnstrategi är det viktigt att hålla öppet för ett brett samarbete inom såväl regionen som med privata intressenter.

Vi vet också att det finns bostäder och att folk vill bygga bostäder i det här området eftersom det är rent allmänt bra. Det finns områden som man redan nu kan tillåta bostadsbebyggelse i, dock är reglerna om buller och luftkvalitet ett problem. Därför är det väldigt bra att Boverket redan till hösten ska komma med nya tolkningar av

hur reglerna ska tillämpas så att det förhoppningsvis kan bli fart på bostadsbyggandet i både hamnområdet och i många andra delar av Stockholm.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens hemställan och betonar det särskilt yttrandet från Kristdemokraterna och Moderaterna.

Anförande nr 153

Å s a R o m s o n (mp): Herr ordförande! Även Miljöpartiet välkomnar att staden nu fattar beslut om att utarbeta en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet. Som vi ser saken görs detta på ett adekvat sätt i samarbete med andra kommuner och andra aktörer eller intressenter i transportbranschen.

När det gäller hamnkapaciteten, om vi ska hålla oss till detta, är det för den som sitter i hamnbolagets styrelse tala om att man vill ha en strategi för vad hela bolaget ska handla om. Jag tror att vi i den här salen ska begränsa oss till frågan om hamnkapaciteten. Det övriga får vi sköta vid andra överläggningar.

Jag tror att det är viktigt att se hamnkapacitet och ett transportperspektiv som komponenter och byggstenar i ett nät som också består av järnväg och väg. Vår kommun och andra kommuner i den här delen av Sverige påverkas väldigt starkt av var hamnarna är belägna för närvarande, var järnvägslinjerna ligger och var vägarna dras fram.

Det som kanske är mest långsiktigt är faktiskt planeringen av hamnar. Järnvägar planeras och byggs under väldigt lång tid men än längre tid tar det att anlägga en ny hamn. Vagar, som vi gärna ägnar oss åt i detta fullmäktige, tar faktiskt förhållandevis kort tid att förverkliga jämfört med hamnutbyggnaden. Det krävs alltså en god planering, och jag tror att vi i Stockholms stad, jämfört med många andra kommuner, verkligen känner av vilka konsekvenser det blir av olika transportmedel och vilken logistik och vilka barriäreffekter som blir effekten när en stad växer. Därför krävs det väldigt långa perspektiv i det här arbetet.

Stockholms stad och verksamheterna och människorna här är beroende av en väldigt stor varuimport beroende på hurdan strukturen är i dag. Det är helt naturligt, eftersom städer är beroende av import av mycket varor. Det är det som är vårt första och primära intresse på det här området. Dessutom genererar vi genom vår höga befolkningstäthet väldigt mycket personresor, och det är kanske det som är högst prioriterat för Stockholms stads egen hamnverksamhet.

När det handlar om varutransporterna så måste de ske i ett mycket större regionalt perspektiv än i det som man kallar Stockholmsregionen, Mälardalsregionen, och när det gäller hamnar måste perspektivet vara minst från Gävle till Norrköping. Det är en region, ett kluster, en hamnsträcka och kuststräcka som innebär både stora importflöden och stora exportflöden så att man får både ekonomiska och miljöeffekter med båttransporter.

Det finns många andra sätt. Jag tror att en hamnstrategi egentligen också behöver vara diversifierad på det sättet att man både ska tala om stora hamnkluster eller transportkluster kring de hamnar man har och studera hur man ytterligare kan

använda vattnet som en transportväg när transportnäten på landsidan blir allt mer igenkorkade.

Anförande nr 154

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Ordförande, fullmäktige! Vi här i Stockholm är, som vi hört här från talarstolen, oerhört ense om behov att utveckla hamnverksamheten. Ett behov som visas bland annat av den allt mer ökande handeln med Östeuropa.

Stockholms hamnars verksamhet är av vital betydelse för hela vår region, för hela östra Mellansverige – jag kanske kan sträcka mig ännu längre. Åsa, jag håller med dig om att det här är viktiga frågor och de gäller större områden.

Egentligen tycker jag att den är av vikt för hela Sverige. Även om Göteborg har en större hamn och större verksamhet så kan det inte vara bra för hela Sverige att varor lossas i Göteborg och körs med långtradare till Stockholm. Det är något vitalt fel med det, skulle jag vilja säga.

I Norge har staten utsett några strategiska hamnar som särskilt viktiga för hela landet. Det finns hamnar som är särskilt viktiga för regioner och så finns det hamnar som är särskilt viktiga för sina kommuner. Det tycker jag är ett alldeles utmärkt system, och så ska vi ha det här i Sverige också.

Jag vill bara understryka att jag håller med Ulla Hamilton i hennes påpekande om stuvarentreprenaden, det glömde jag nämna i mitt första anförande. Jag kan inte finna någon anledning till att vi ska ha kommunalanställda stuvare i en verksamhet som blöder. Kan man göra något annat av det, vilket personalen delvis själv säger att man tror att man kan, så ska vi inte ha den kvar. Knoppa av den!

Och var finns tidsperspektivet, Malte, du ska tala efter mig. Du kanske kan svara på den frågan.

Anförande nr 155

M a l t e S i g e m a l m (s): Ordförande, fullmäktige! Jag tror att de här miljöprovningarna som genomförs beträffande olika verksamheter är av stor betydelse. Genom dem får man fram hur detta påverkar verksamheterna på olika sätt. Stockholms hamn är klassat som ett riksintresse, och det är självklart att de miljöprovningar som måste göras i hamnen i dag är av stor vikt för den verksamhet som ska bedrivas i framtiden. Det är helt logiskt.

I hamnstyrelsen är vi helt överens om, mer eller mindre i alla fall, att vi ska studera andra lokaliseringar och ta ställning till var en hamnverksamhet kan bli så effektiv som möjligt för olika delar av regionen. Det är bra, tycker jag, att vi ändå har kommit så långt.

Men när det gäller stuveriverksamheten och frågan om privatisering, vilka som ska vara aktörer och vem som ska finnas med i hamnens verksamhet är jag starkt tveksam till att göra privatiseringar av Stockholms hamn och att ha privatiseringar

som en ledstjärna i arbetet i hamnen. Jag tror att privatiseringar skulle vara olyckliga i en förlängning av detta. Men det är inte det som den här debatten handlar om.

Anförande nr 156

O r d f ö r a n d e n : Nej, det var just det, Malte, att debatten handlar om hamnkapaciteten.

Anförande nr 157

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Jag måste säga att både ordföranden och Malte Sigemalm har fel. Det handlar om Stockholms hamnars verksamhet och hur man ska kunna utveckla den. Jag anser att stuveriverksamheten är en del av Stockholms hamnars verksamhet, och jag tror att Malte Sigemalm delar min uppfattning, om han tänker efter.

Det jag vill ta upp och understryka är miljöprovningarna, som Malte nämnde. De bedömningar som görs av Sveriges hamnars verksamheter måste göras så att det blir likvärdiga bedömningar över landet. Så är det inte i dag.

De bedömningar som görs av Stockholms hamnars verksamhet är väldigt mycket mer krävande för oss här i Stockholm än på alla andra ställen i Sverige. Det innebär att vi inte blir konkurrenskraftiga gentemot andra hamnars verksamhet, och det är inte rättvist.

Anförande nr 158

O r d f ö r a n d e n : Jag vill be att få säga en sak. På det papper vi i presidiet har står det: ”Utveckla en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet.” Vi har alltså inte hela ärendet att behandla. Det är detta vi går efter, och vi försöker styra debatten efter de frågor som finns. Jag tyckte också att Åsa Romson i sitt inlägg sade att vi får diskutera de andra frågorna om hamnen någon annan gång. Nu gäller det hamnkapaciteten.

Anförande nr 159

M a l t e S i g e m a l m (s): Till Inge-Britt Lundin vill jag säga: Den miljöprovning av Stockholms samtliga hamnar som i dag sker är vägledande för hela landet, som du säger. Vad som skrivs in och beslutas kring de miljöprovningarna kommer att vara avgörande. Det är ett nationellt intresse att miljöprovningarna verkligen blir av och att de blir bra.

Anförande nr 160

Å s a R o m s o n (mp): Jag ville säga något delvis apropå en annan miljöprovning, nämligen den miljöprovning som nu ska genomföras av Norvik. Jag anser att Stockholms hamns ägande av marken vid Norvik och agerandet kring Norvik hämmar möjligheten till en bra dialog med övriga intressenter om lokalisering av en eventuell ny hamn för varutransporter i den här regionen – vi knyter projektet till Norvik.

Sedan kan man ha olika syn på hur stort det ska bli och vilka typer av transporter det ska vara. Även vi kan se behovet av bulktransporter med till exempel flis till en lokalisering vid Norvik, eftersom det finns ett kraftvärmeverk alldeles i närheten.

Men vi tangerar också en fråga som bör belysas arbetet med strategin beträffande varuflödena i Stockholmsregionen. Det kan inte finnas något egenvärde i att Stockholms stad blir en transitkommun för varutransporter bara därför att det finns några som tjänar pengar på att långtradarna går från Värtahamnen genom staden på den kanske nybyggda Norra länken. Det kan inte vara god transportekonomi. I så fall kan båtarna lika gärna gå i Östersjön till längre ner på kontinenten, om transporterna ska dit.

När det gäller bostäder och hamnen: Vi är beroende av att det formas goda varutransporthamnar i andra lägen med goda järnvägsförbindelser. Det är A och O för ett stort transportflöde av gods i dag. Det ska i framtiden vara i något annat läge än i Värtahamnen, och det måste planeras för lång tid.

Vi i Miljöpartiet tror att det går att ha bostäder även i södra Värtaområdet, och vi hoppas på de utredningar som nu görs. Vi ser att liknande projekt pågår i båda de nordiska huvudstäderna, i Oslo och i Helsingfors. Vi tycker att man borde gå vidare och se på vad man kan göra.

Möjligen kan det handla om att man måste prioritera mellan innerstadshamnar och ytterstadshamnar när det gäller hamnverksamheten. Då tycker vi att passagerartrafiken är viktigast i innerstadshamnarna.

Anförande nr 161

Ulla Hamilton (m): Kära ordförande, fullmäktige! Det står faktiskt i attsatsen: "Kommunstyrelsen ges i uppdrag att, i samråd med berörda kommuner och aktörer, ta fram en hamnstrategi för Stockholm."

I begreppet "hamnstrategi" tolkar i varje fall jag in att man mycket väl kan tänka sig att en sådan handlar om vad hamnen ska syssla med och inte syssla med. Det står nämligen också att det är naturligt att Stockholm tar initiativ och utvecklar en hamnstrategi men att det bör ske i nära samarbete med berörda. Den hamnstrategi som utvecklas bör alltså även inrymma en strategi för hur samarbetet med nödvändiga aktörer ska gå till.

Det finns ingen begränsning kring detta. Då tycker vi moderater att man i hamnstrategin också ska se på just de delar som jag tagit upp. Det påverkar faktiskt näringslivets förutsättningar i hela regionen. Det är mycket möjligt att privata aktörer kan agera på det här området.

Det faktum att Stockholms hamnar i dag har en monopolverksamhet på det här området innebär att inga andra aktörer kan verka på det. Jag tycker att det är självklart att om man ska se över hamnstrategin ska man se på även den delen. Det har vi också sagt i vårt särskilda uttalande, som jag vill hänvisa till.

*§ 18 Ansökan om tillstånd till expropriation – Danvikslösen
Hemställan från gatu- och fastighetsnämnden
(utl. 2004:32)*

Anförande nr 162

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Ordförande, fullmäktige! Vi har tidigare i dag diskuterat ett ärende där vi bland annat tog upp vilka negativa ekonomiska effekter det blir av att ett projekt blir försenat. Det gällde Norra länken. Här har vi ett annat ärende där vi måste besluta om ansökan om expropriation för att undvika stora förseningar och kostnader.

Bakgrunden är att staden har ett avtal med Nacka kommun och landstinget om Danvikslösen, det vill säga genomförande av en vägtunnel genom Henriksdalsberget med anslutande trafikplatser samt Tvärbana Ost. Övrig mark inom Hammarby Sjöstads område har säkrats från ett antal strategiska så kallade nyttjanderättsområden inom just utbyggnadsetappen Danvikslösen.

Byggstart i fråga om den här infrastrukturen samt ombyggnaden av Henriksdals reningsverk ska enligt tidsplanen ske våren 2005. År 2006 ska byggstart ske för bostäder i Henriksdalshamnen, år 2008 är det byggstart för bostäder och arbetsplatser som berörs av nuvarande Värmdöleden, och år 2009 öppnas vägtunneln och tvärbanan blir klar, och mellan 2008 och 2013 flyttar man in i bostäder och arbetsplatser.

Innan detta sker måste plan- och tillståndsarbetet starta, vilket enligt tidsplanen ska ske redan under våren 2004. Det ska också fastställas ett nytt finansieringsavtal i juli 2004. Så ser tidsplanen ut för detta mycket angelägna projekt.

Den tidsplanen vill majoriteten i kommunstyrelsen hålla fast vid i praktiken och inte bara i teorin. En förutsättning för det är att en ansökan lämnas in till regeringen om expropriation för kvarteren Mahognyn, Cedern och Hammarbyverken inom delområdena Henriksdalshamnen och Danvikslösen.

I första hand ska naturligtvis en frivillig överenskommelse sökas. Jag anser det vara önskvärt att slippa använda institutet med expropriation i det här läget, men som i alla andra stora projekt måste samhället kunna fungera och få fram förändringar i gällande avtal så att projekt av den här typen kan genomföras.

Avtalet för arrendena för Södermalms Trävaru AB löper ända fram till 2007-2008, och tomträtten gäller fram till 2024.

I fråga om möjlig alternativ lokalisering för företaget finns det enligt uppgift ett realistiskt alternativ, men när det gäller den ekonomiska ersättningen pågår fortfarande förhandlingar, enligt uppgift dock utifrån helt olika syn på beräkningsgrunderna.

Utbyggnaden av Hammarby Sjöstad är ett stort projekt. Det går att likställa med andra stora väg-, järnvägs- eller bostadsprojekt där institutet med expropriation används eller varit aktuellt.

Om inte det här projektet genomförs enligt tidsplanen kommer utbyggnaden av tvärbanan och även bostadsprojektet att fördröjas. Det vore enligt min uppfattning helt oacceptabelt. Dessutom blir stora belopp i rena exploateringskostnader i princip bortkastade. Totalt står stora värden på spel.

Mot bakgrund av att staden måste försäkra sig om markåtkomsten och söka tillstånd hos regeringen enligt aktuellt utlåtande yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 163

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Detta är inte det första företaget i Hammarby Sjöstad som staden måste ha diskussioner med för att de ska byta lokalisering på grund av att Hammarby Sjöstad ska byggas ut.

Hammarby Sjöstad har byggts ut under högt tempo när det gäller både bostäder och den del av tvärbanan som nu är igång. Det har kunnat ske utan att man har tagit till det här yttersta maktmedlet, nämligen expropriation.

Jag tycker verkligen att man nu har för bråttom med förslaget om expropriation. Det lyser igenom att man vill ha den här piskan – hotet om expropriation – med i förhandlingarna för att kunna driva dem vidare. Jag tycker inte att det känns som ett särskilt bra näringslivsklimat.

Flera av de punkter som Jan Valeskog räknar upp är inte utredda på andra sätt. Danvikslösen, som är utmärkt, är inte finansierat. Tvärbanans förlängning är – fick vi veta häromdagen – skjuten på en osäker framtid. Det gäller att den blir klar så snabbt som möjligt. Men under den tiden borde ni faktiskt parallellt kunna jobba med att hitta en lösning för Södermalms Trävaru som parterna kan komma överens om.

Det faktum att staden nu lämnar in en ansökan om expropriation till regeringen säger ganska lite om tidsplanen. Det kan gå rätt lång tid innan staden får besked från regeringen om expropriationen. Jag vill minnas att den gamla rödgröna majoriteten försökte ägna sig åt expropriation i Bromma och misslyckades med det efter en rätt lång väntetid hos regeringen.

Det är inte givet att ni löser problemen på det här sättet. Det är kanske tvärtom så att ni – förutom att skapa en dålig relation till Stockholms företagare – faktiskt försenar en lösning, eftersom ni på ett tidigt stadium har valt den för er enkla vägen med expropriation i stället för att försöka sitta ner och hitta en lösning mellan två parter som bygger upp ett förtroende för varandra, för det är ju så man hittar lösningar. Eller hur, Jan Valeskog? Det är väl inte att den ena parten står med en kraftfull piska bakom ryggen?

Herr ordförande! Jag yrkar bifall till den moderata och folkpartistiska reservationen i kommunstyrelsen.

Anförande nr 164

A n n M a r i E n g e l (v): Ordförande, fullmäktige! Jag tycker mig ganska många gånger ha hört i den här salen att oppositionen klagar på takten i bostadsbyggandet i staden. Det var väl ungefär en timme sedan som vi senast blev anklagade för att medvetet försena angelägna projekt. Vi är nog alla överens om att vi måste bygga fler bostäder, att det måste gå snabbt och att planerna inte ska försenas.

Projektet Danvikslösen är ett spännande projekt. Det innebär att ett område som i dag är en trist trafikplats med några spridda verksamheter kan bli ett tätt område med bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafik, alldeles på gränsen mellan Stockholm och Nacka. Det handlar om 2 400 lägenheter som är inplanerade.

Det ärendet vill nu oppositionen återremittera. Varför det? Jo, man vill uttömma möjligheterna till varje annan frivillig lösning av frågan om flytt av ett av företagen. Men det står ju i ärendet att andra möjligheter ska prövas innan man tar till expropriation. Vad vi nu vill är att inhämta regeringens tillstånd att exproprieras om det behövs.

Det är förhandlingstaktik, säger man i reservationen. Nåja, företaget vet ju att möjligheten till expropriation finns och att expropriation kan begäras när som helst. Om det nu krävs en förhandlingstaktik, så låt gå för det. Det handlar faktiskt bara om tid.

Problemen med att hitta en ekonomiskt godtagbar lösning för ett enda företag får inte försena hela det här projektet. Att nu återremittera ärendet innebär garanterat en försening.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 165

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Under det att jag kan säga att föredragande borgarrådet ändå liksom koncentrerade sig på att tala om projektet kan jag säga att anförande nyss andades en iskyla gentemot Stockholms näringsliv. Man talar om ett enda företag. Man avfärdar det som fullständigt problemfritt att ta till detta yttersta maktmedel – expropriation.

För den som vill socialisera alla företag är det naturligtvis inget konstigt. Det är väl härligt varje dag som Vänsterpartiet och kommunisterna får vara med och exproprieras företag! Men för oss andra är det faktiskt en komplicerad process.

Jag står fast vid att möjligheten att exproprieras måste finnas ibland. Men jag tycker verkligen att man först ska uttömma alla andra möjligheter. Och vi har hittills klarat Hammarby Sjöstad utan expropriation.

Anförande nr 166

A n n M a r i E n g e l (v): Ja, Sten Nordin, en diskussion om att socialisera alla företag i staden kan jag gärna ta. Men jag vet inte om presidiet skulle tillåta att vi tar

den här och nu. Det är en metod som man kan diskutera, men nu handlar det inte om det, utan det handlar om ett trävaruföretag som jag tror överlever den eventuella iskylla som du tycker dig märka från vår sida.

Det handlar om ett enda företag, och det handlar om att man har föreslagit ett lämpligt ställe som de har accepterat att flytta till. Nu är det, såvitt jag förstår, fråga om en ekonomisk uppgörelse. Men att man drar den frågan i långbänk därför att man inte kan hitta en överenskommelse får faktiskt inte försena byggandet av 2 400 lägenheter.

Anförande nr 167

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Vi ska naturligtvis, om det är möjligt, undvika expropriation för att i stället försöka få en överenskommelse. Men att inte agera nu innebär att tidsplanen riskerar att förskjutas. Det är oomtvistligt så.

Att gå på Moderaternas och Folkpartiets linje är på något sätt att ge veto åt företaget i fråga om det här projektet.

Det är intressant att Sten Nordin säger att man principiellt inte är emot expropriation. Man säger i texten att man kan tänka sig det när det gäller kanaler, järnvägar, vägar och annat. Men på något sätt skulle olika värden på projekten avgöra om man skulle ansöka om expropriation – eller hur jag nu ska tolka det man säger.

Om det inte gäller det utan handlar om någon sorts bedömning som ni själva gör av att det mer än vad som framgår finns en möjlighet till uppgörelse, då undrar jag vilka fakta ni har tillgång till som underbygger det. Hur vet ni att man har likartade beräkningsgrunder och kan komma överens?

Uppenbarligen är det inte så, enligt både gatu- och fastighetskontoret och stadsdelskontoret, och det är dem vi förlitar oss på i det här läget, vilket jag tycker är klokt.

Anförande nr 168

A n d e r s B r o b e r g (kd): Ordförande, fullmäktige! Vi kristdemokrater tycker att man ska ägna lite mer tid åt förhandlingar innan man tar till vapnet expropriation.

Men jag ville egentligen säga något med anledning av att ett tidigare borgarråd var uppe i debatten men hade läst lite väl snabbt. Jag vill bara stryka under att det finns ett gemensamt förslag från borgerligheten i det här ärendet, och det har framförts här i talarstolen.

Anförande nr 169

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Ordförande, fullmäktige! Jag vill för Folkpartiets räkning understryka vikten av att använda hot och piska i form av expropriering enbart i yttersta nödfall. Vänsterpartiet har väl aldrig visat någon företagsvänlig sida, så jag förstår att ni tycker som ni tycker, enligt utspelet i talarstolen.

Det spelar uppenbarligen inte heller någon roll för er att man faktiskt kan försena hela bostadsbyggnadsprocessen på det här sättet.

Vad är det som säger att regeringen kommer att behandla just det här ärendet med förtur? Vi har haft andra ärenden som har legat på regeringens bord, till exempel om parkeringsgarage och annat, som det hade varit väldigt marigt att få fram, om vi inte hade haft lite socialdemokrater som hade ryckt i lite tåtar i bakgrunden.

Jag har hemskt svårt att tänka mig att det skulle gå att rycka i tåtar så snabbt i det här ärendet.

Från Vänsterpartiet säger man att det bara handlar om tid. Med andra ord: Det är inte så viktigt att bygga bostäder. Så måste ni tycka – det förstår jag. Gärna bostäder, men först en rejäl expropriering! Det är rejäl, gammal kommunistpolitik, det!

Anförande nr 170

A n n M a r i E n g e l (v): Det var en igenkännlig replik från Inge-Britt Lundin. Jag ska bara försöka säga något om sakfrågan.

Vad jag menade när jag sade att det bara handlade om tid var att det tar för lång tid att hålla på att förhandla. Det handlar om att man måste skynda sig, så att man kan hålla tidsplanen.

Man begär tillstånd till expropriation bara för säkerhets skull, ifall man skulle behöva det. Även jag utgår från att man ska kunna hitta en förhandlingslösning. Men om man inte gör det vet jag inte vad Inge-Britt Lundin har för lösning. Ska vi avstå från att bygga de här bostäderna och hela det här projektet bara därför att trävaruföretaget inte vill acceptera en annan lokalisering?

Det är inte fråga om att vara fientlig mot just detta företag, för de har ju hittat en annan lokalisering som de kan acceptera. Det handlar om en ekonomisk ersättningsnivå som man inte är överens om.

I övrigt tror jag att jag förbigår ditt uttalande med den tystnad det förtjänar.

Anförande nr 171

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Till det sista du säger skulle jag kunna komma med ett dacapo av det jag sade tidigare. Men i ditt inlägg började du helt plötsligt prata sakpolitik. Det gjorde du inte innan, utan du kom med dina svepande formuleringar om att det inte spelar någon roll med tiden och lite nonchalant att det här byggandet inte är så viktigt.

Jag ser det här byggandet som oerhört viktigt. Det är därför som vi under tidigare majoritet har manövrerat fram väldigt snyggt utan exproprieringar. Men jag förstår att om man inte har någon annan makt tar man till piskan.

Anförande nr 172

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! De svåraste nötter som vi har att knäcka när det gäller markfrågor i Stockholms stad är när vi har att göra med statliga myndigheter som äger mark i Stockholms stad. Då har vi tyvärr ingen möjlighet att expropriera, tänker man ibland.

Men när det gäller enskilda företag kan man ta det lite lättvindigt. Jan Valeskog undrade vad jag grundade det på. Jo, jag grundar det på fyra års erfarenhet av att vara politiskt ansvarig för Hammarby Sjöstadsprojektet. Då hade vi verkligen flera sådana svåra diskussioner, som staden har runt om med företag över huvud taget.

Det är ju inget unikt att man inte hamnar på samma ståndpunkt och värdering, utan det unika är att ni den här gången har väldigt bråttom att ta till expropriationsvapnet, och det är det jag vänder mig emot.

Herr ordförande! Jag har talat med Kristdemokraterna och Folkpartiet, och vi yrkar på återremiss. Men vi avser inte att utnyttja vår möjlighet att minoritetsåterremittera här i fullmäktige, utan här reserverar vi oss mot beslutet, och återremissyrkandet får ses som ett yrkande för kommunstyrelsen.

*§ 20 Försöksverksamhet med miljöavgifter/trängselavgifter, vissa justeringar av fullmäktiges tidigare beslut den 2 juni 2003
Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 9 februari 2004
(utl. 2004:34)*

Anförande nr 173

Borgarrådet **B i l l s t r ö m** (s): Herr ordförande! Detta ärende är ett minoritetsåterremitterat ärende från fullmäktigemötet den 9 februari. För er som inte älskar debatten om avgifter tänkte jag kort repetera vad återremissen handlade om.

Det var fyra olika delar som Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna ville återremittera. Den första handlade om ett krav på att Essingeleden skulle miljöprövas, den andra handlade om SL:s roll och kollektivtrafiken, den tredje handlade om undantag i fråga om fordonstyper, och den fjärde gällde undantagna kommuner.

Under återremisstiden har vi valt att remittera frågan återigen till stadsledningskontoret men också till Storstockholms Lokaltrafik, som – om jag minns rätt – har tjänstemannabehandlat frågan.

Till saken: När det gäller Essingeleden har miljö- och hälsoskyddsnämnden inte funnit skäl att bevilja provningstillstånd. Från miljö- och hälsoskyddsnämndens sida säger man också att om det är något som bör eller ska miljöprövas måste det vara hela det påverkade området och inte bara trafikökningen på Essingeleden. Man ser också stora hälsovinster med det kommande försöket och därmed minskade trafikströmmar i innerstaden.

Det miljö- och hälsoskyddsnämnden och dess förvaltning kommer att göra är att under försöket följa situationen på Essingeleden och naturligtvis nogsamt följa kvävedioxid- och partikelhalterna.

När det gäller kollektivtrafiken är det ett tydliggörande, eftersom det blev en lite förvirrad debatt förra gången, vilket jag kan tillstå. Det är tolv nya direktbusslinjer som kommer att startas. SL kommer att beställa 200 nya bussar. Arbetet med länets kommuner, våra grannkommuner, pågår för fullt när det gäller samarbetet med byggande av nya infartsparkeringar.

I fråga om undantag för fordonstyper har fullmäktige den 2 juni sagt att man bör undanta bland annat taxi och miljöbilar – taxi därför att vi ser taxi som kollektivtrafik, med deras uppgifter med färdtjänst och skolskjutsar. Vi har haft träffar med taxinäringen och fått kunskap om att den budbilsverksamhet som taxi står för i dag är 0,3 procent av deras totala verksamhet, och de har också erbjudit sig att inte ägna sig åt budverksamhet under försöket, om staden så skulle önska.

Sedan handlar det om definitionen av miljöbilar. Där har vi fått en tydlig definition när det gäller inkomstskattelagen och det bilregister som hör till den. Definitionen är etanol, biogas, el och hybrid, så är även det tydliggjort.

Den fjärde delen handlar om Lidingö kommun och att de som bor på Lidingö och ska ut på det allmänna vägnätet inom en viss tid inte ska avgiftsbeläggas. Då har det kommit synpunkter både i skrift och verbalt från oppositionen om att också boende på Stora och Lilla Essingen skulle behöva undantas.

Stora och Lilla Essingen tillhör som bekant Stockholms kommun. Lidingö kommunfullmäktige har inte begärt hos riksdagen att avgifter ska införas i kommunen.

Ordförande! Med den redovisningen skulle jag vilja yrka bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 174

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Annika Billström gjorde i sitt inledningsanförande ett tappert försök att verka strukturerad. Men sanningen är att biltullsfrågan för närvarande befinner sig i kaos. Som tullmotståndare skulle man väl i och för sig kunna glädja sig åt det, men risken är att stockholmarna nu kommer att straffas ännu hårdare.

De kommer att drabbas dubbelt. De kommer att drabbas av biltullar, en trängselskatt, en ny pålaga, med alla nackdelar som det innebär. Eftersom det är en sådan prestigefråga för Annika Billström att införa detta så snabbt kommer de också att drabbas av ett system som fungerar dåligt, med en mängd felaktigheter och där en rad frågor inte är utredda.

Det visar sig att en återremiss sällan har varit så befogad som den här återremissen. Under mellantiden har vi nämligen fått veta en hel del. Finansdepartementet har lagt fram sin promemoria, som är underlag för propositionen, även om vi i media fick se att finansborgarrådet gick i taket av ilska över Finansdepartementets promemoria. Vi får väl se vad som kommer, men det är de som bestämmer och inte Annika Billström.

Av de remissvar som har kommit in har det visat sig att det finns en rad olika problem med hela tullprojektet, med de 200 000 skattebeslut varje dag som tullprojektet innebär – med många felkällor.

Det är Ebberöds bank för stockholmarna. Deras surt förvärvade slantar, som de ska betala in i biltullar, kommer att gå upp i rök i form av byråkrati, driftkostnader och avbetalning av införandepengarna. 2 miljarder kronor ska det kosta att införa.

Frågan om Essingeleden var en del av återremissen. Regeringen har nu i sin promemoria sagt att man öppnar för en avgift på Essingeleden, tvärtemot de löften som Socialdemokraterna har ställt ut lokalt. Vad säger regeringen? Jo, man säger: Om miljö kvalitetsnormerna inte kan upprätthållas. Regeringens eget verk för detta, Naturvårdsverket, säger att deras bedömning är att miljö kvalitetsnormerna inte kan upprätthållas på Essingeleden. Alltså blir det avgifter på Essingeleden.

Beträffande SL har ni infört delegation till tjänstemännen i fråga om att bygga om gatorna för tolv linjer med nya ”tullbussar”. Men SL har fortfarande inga pengar till dessa bussar, och de är fortfarande inte beställda.

När det gäller undantag för fordonstyper återstår det väl att se vad regeringen kommer att föreslå.

I fråga om undantag för Lidingö har man tänkt till, mina vänner, så att Lidingöborna ska få passera fritt genom Stockholm om de lyckas göra det på 30 minuter. Annars får de vara så goda att betala biltull. Så har i alla fall Finansdepartementet tänkt till.

Vi kan tydligt se att underlaget är otillräckligt beträffande de fyra punkter som återremissen gäller samt alla andra punkter. Ni utsätter stockholmarna för ett jättelikt experiment som inte bara kommer att kosta dem pengar utan sannolikt kommer att vålla dem en betydande rättsosäkerhet när det gäller bedömningen av de 200 000 skattebeslut varje dag som tullsystemet innebär.

Anförande nr 175

R o l f K ö n b e r g (m): Ordförande, fullmäktige! Jag noterar att majoriteten tänker tita sig igenom den här debatten. Ingen tog replik på borgarrådet Nordin. Jag hoppas att jag kan hetsa upp någon lite mer.

Dagens tydligaste ögonblicksbild över bristen på besked, bristen på tydlighet och bristen på demokrati i det här ärendet står SL för. Det finns fortfarande inget avtal. Det finns ingenting i den strategiska planen 2004–2008. Remissynpunkterna är under hand, precis som Annika Billström trodde sig veta.

Det betyder att tidsbristen har lett till att ingen politisk behandling har skett – där heller, kanske man ska tillägga, för inte heller i staden har någon politisk behandling skett. Innerstadens ombyggnad av vägnätet på grund av SL:s faktiska behov är jättestora, och de avgörs numera av gatu- och fastighetsdirektören.

I detta ärende är det också ett nytt rekord i kreativ remissredovisning. SL skulle enligt sammanställningen vara i det närmaste neutral till de föreslagna förändringarna. Men så är det inte. Man är under hand starkt negativ på avgörande punkter. 2 500 fler bilresor kommer att ske genom innerstaden kl. 6–9 på vardagar. Framkomligheten för bussarna i innerstaden under rusningstid riskerar att bli sämre.

Med den nya utformningen blir det ännu mer väsentligt att de åtgärder som SL har föreslagit för bättre framkomlighet i innerstaden verkligen genomförs fullt ut innan försöket inleds – observera att det ska vara fullt ut innan försöket inleds.

Man säger också att det är olyckligt att detaljutformningen av avgifterna fastläggs i lag och därmed inte kan justeras under försöksperioden, om det skulle visa sig behövas. Det betyder att en justering eller för den delen ett avskaffande måste ske genom lag. Det har ju SL helt rätt i.

Det är inga neutrala synpunkter, herr ordförande, utan det är mycket kritiska synpunkter. SL har också mycket dålig handlingsberedskap i det här fallet, vilket Sten Nordin var inne på.

Men det låter sig inte majoriteten störas av, utan man redovisar i stället mycket kreativt vad SL tycker. Ännu en gång visar majoriteten att om kartan och verkligheten inte stämmer, då gäller kartan.

Jag yrkar även den här gången bifall till den borgerliga reservationen.

Anförande nr 176

Å s a R o m s o n (mp): Herr ordförande, fullmäktige! Nu står vi här igen och diskuterar miljöavgiftsförsöket i Stockholm och trängselavgifter som system. Jag tycker att det är en intressant och bra debatt, och vi kommer säkert att debattera detta flera gånger. Det är klart att man ibland undrar om vi inte upprepar en del av argumenten, men det kommer också fram nya saker, och det är viktigt och bra.

I grunden finns det ärende som handlar om att justera i det system som fullmäktige beslutade om i juni förra året när det gäller trängselavgifter i Stockholm. Det är ett försök i form av miljöavgifter. De justeringar som nu föreslås baseras på ganska omfattande modellkörningar som genomfördes under sommaren och analyserades under hösten.

Den mest omfattande körningen gäller Essingeleden, och jag tänkte uppehålla mig en del kring frågan om den. Det är naturligtvis oerhört svårt att i grunden anpassa systemet med trängselavgifter – som bygger på att man i första hand ska flytta persontransporter med bil till andra tidpunkter – när det handlar om Stockholmstrafiken, som varierar starkt med tiden och där det i rusningstrafik är oerhört mycket bilar på gatorna. Framför allt Essingeleden är ett exempel på en vägsträckning där man har höga toppar i trafiken, en oerhört tjock trängsel av bilar under ganska få timmar, medan det är mycket god framkomlighet under andra timmar på dygnet.

Genom ett trängselavgiftssystem försöker man också – i den modell som vi diskuterar här i Stockholm – skapa incitament till att gå över till kollektivtrafik. Vi vet ju att kollektivtrafiken är hjärtat och pulsen i transportarbetet i Stockholm, inte minst i rusningstid. Det är där vi kan ta de stora volymerna. Man kan inte – hur gärna man än vill – asfaltera alla delar av Stockholm. Det går inte att ta så stora transportökningar i vägnätet.

Körningarna i höstas visade att trängseln på Essingeleden blir väldigt stor och framför allt att den blir ännu större på grund av införandet av mittsnittet. Då tycker jag att det är hedervärt och ansvarsfullt av fullmäktige att lägga fram en justering i det här ärendet, där man tar bort avgiften för Saltsjö-Mälarsnittet. Sedan kan man göra avvägningar mot andra intressen.

Mitt förstahandsalternativ är naturligtvis att man ska inkludera Essingeleden i avgiftszonen. Men det finns negativa aspekter på det, till exempel kranskommunernas starka tryck och påverkan. Där har moderata förespråkare i tidningarna fel när de säger att kranskommunerna inte har påverkat diskussionerna, för det har de. Det vet vi alla. Det är klart att de har påverkat.

Det är anledning till att Essingeleden inte ingår i avgiftsområdet, såsom försöket är utformat efter fullmäktiges vilja i juni. Det är ett faktum. De har påverkat. Diskussionerna är viktiga. Fortsätt gärna att diskutera.

Anförande nr 177

L o t t a E d h o l m (fp): Ordförande, fullmäktige! Vi debatterar i kväll för jag vet inte vilken gång i ordningen införandet av biltullar i Stockholm. Det skulle vara helt okej med alla de här debatterna om de hade förbättrat beslutsunderlaget, men det har de inte. Även om förslaget är annorlunda än utgångsförslaget är ingenting förändrat i grunden. Vi har ju fått nya förslag till beslut varje gång vi har debatterat den här frågan.

Införandet av biltullar är till syvende och sist det största demokratiska sveket i Stockholms historia, oavsett hur man väljer att lösa vissa detaljfrågor.

Varje gång vi har debatterat den här frågan har nya problem kommit i dagen. Är det inte Lidingöbornas avskärmning från yttervärlden så är det Essingeledens förvandling till parkeringsplats. Nu senast har det visat sig att en stor del av intäkterna från biltullarna kommer att gå till finansieringen av nya statliga tjänstemän.

Det beror naturligtvis på att majoriteten har så förtvivlat bråttom att införa biltullar. Trots att nästan varenda remissinstans viftar med röd varningsflagg ska projektet genomföras – oavsett konsekvenserna. Kostnaderna får betalas av de människor som inte längre har råd att ta bilen till jobbet och de människor som redan i dag trängs i kollektivtrafiken och nu kommer att få trängas ännu mer.

Demokratin i projektet har inte heller blivit bättre – snarare tvärtom. Socialdemokraternas valsvek är gigantiskt och har stötts och blötts i tidigare debatter i den här salen. Man kan tycka att majoriteten borde ha lärt sig av debatten kring valsveket och att man i den fortsatta hanteringen kunde visa lite ödmjukhet när det gäller respekten för demokrati. Men så är det inte.

Med dagens beslut förstärks snarare bilden av en maktfullkomlig ledning i Stockholm, en ledning som varken vill eller vågar låta folket rösta innan beslutet om att införa biltullar tas. Politikerna i gatu- och fastighetsnämnden ska inte få vara med och bestämma hur biltullarna ska införas och vilka konsekvenser de får för till exempel kollektivtrafiken.

Snabbhet måste gå före demokrati. Effektivitet måste gå före folkligt inflytande. Jag tycker att det är bedrövligt, och jag tycker att hela hanteringen av den här frågan är bedrövlig.

Anförande nr 178

Borgarrådet O l o f s s o n (v): Ordförande, fullmäktige! Lotta Edholm har naturligtvis rätt när hon inledde med att säga att hon inte vet vilken gång i ordningen vi debatterar de här frågorna, och vi kommer säkert också att fortsätta många gånger till.

Samtidigt sade hon att det inte förändrar någonting. Jag kan delvis hålla med dig om det. Ni krävde en återremiss och fick det. Ni har fått svar på era frågor. I praktiken har ni ändå inte nöjt er med de frågorna och skulle väl vilja återremittera ärendet igen, om det gick. Men det går inte, eftersom ni har rätt att göra det bara en gång.

Problemet är att ni i grunden egentligen är motståndare till detta och fortfarande inte kan se en sådan här försöksverksamhet som ett sätt att förbättra möjligheterna för miljön långsiktigt i Stockholm.

Ärendet handlar om att vi ändrar lite grann på de beslut som vi fattade i juni. Vi har tagit fram ett underlag som ni kan läsa och som innebär att vi måste förändra förslaget något och skicka in det till statsmakterna, för att de ska ha det som underlag för sina beslut senare.

Men det som antagligen gör er djupt oroad och skakade är väl att det hela vandrar på. Hela proceduren fortsätter. Det kansli som är tillsatt jobbar på bra och tar fram underlag som behövs och gör de förhandlingar som behövs, för dialog och diskuterar. Det är väl egentligen det som skakar er. Ni vill ju inte ha detta, och ni kommer att fortsätta att ta upp ungefär samma argument hela tiden.

Det hade varit mer klädsamt om ni hade gett er in på att tycka till lite mer om själva sakfrågorna, tabellerna och underlaget och också se på hur man på det sättet kan förbättra miljön i Stockholms stad. Det tycker jag hade varit trevligare. Men i stället fortsätter ni att diskutera om Socialdemokraterna sviker vallöften eller inte. Vi andra två partier fullföljer våra vallöften, kan vi säga.

Det är ingen hemlighet – vi har ju kunnat läsa om det många gånger – att alla partier här i salen i olika sammanhang inte har egen majoritet utan förhandlar med något annat parti.

Jag läste nyligen till exempel en intervju med några från Stockholmspartiet. Nu när de känner sig fria, friska och fräscha vågar de till på köpet lägga ner Bromma flygplats.

Ordförande! Med detta vill jag yrka bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 179

L o t t a E d h o l m (fp): Naturligtvis kommer vi, oavsett de olika åsikter och idéer som kommer fram i de här dokumenten, att vara emot biltullar. Det är fullkomligt självklart. Vi kan också ta den debatten i sak. Men hela det här kompliceras ju av det sätt på vilket majoriteten forcerar fram biltullarna. Man försöker slå undan fötterna på varje försök att få någon form av medborgerligt inflytande i de här frågorna. Vi utnyttjar de möjligheter som finns i enlighet med kommunallagen för att få svar på våra frågor. Jag tror att medborgarna uppskattar det.

Anförande nr 180

Borgarrådet O l o f s s o n (v): Jag tror också att medborgarna skulle uppskatta om ni tog debatt i sak, som du sade inledningsvis. Jag ser fram emot att Folkpartiet kommer att göra det.

Anförande nr 181

R o l f K ö n b e r g (m): Ordförande, fullmäktige! Det är en intressant problemformulering som Margareta Olofsson gör. Hon säger att problemet är att vi inte ser ärendet på samma som ni i majoriteten. Det ligger lite grann i sakens natur, så det kan knappast i sig vara problemet.

Däremot hedrar det Margareta Olofsson att hon i varje fall tar debatten, i stället för att låta tystnadens konformism breda ut sig, som Socialdemokraterna tydligen gör i kväll. Jag börjar nästan sakna borgarrådet Mogert, vilket är ett ganska starkt medgivande från min sida. Jag undrar om det nu ska ta sex månader innan vi får höra en sosse debattera biltullar igen och vi ska få nöja oss med Margareta Olofsson. Själv gör jag gärna det.

Anförande nr 182

Borgarrådet O l o f s s o n (v): Jag kan framföra till Roger Mogert att du står här i djup saknad efter honom. Men jag skulle önska att även du, Rolf Könberg, kunde ta debatt i sakfrågan. Det skulle också föra frågorna framåt.

Anförande nr 183

P e r B o l u n d (mp): Ordförande, ledamöter! Precis som Lotta Edholm anförde kommer Moderaterna och Folkpartiet att vara emot det här förslaget vad som än händer. Det beror på att Folkpartiet och Moderaterna har bestämt sig för att agera precis som de gamla sovjetkommunisterna gjorde under Sovjetunionens tid, när de försökte dämpa efterfrågan på bröd genom evinnerliga brödköer. I stället för att göra som vi gör i västvärlden, att med marknadsekonomiska styrmedel se till att marknaden fungerar utan trängsel och köer, försöker nu Moderaterna och Folkpartiet göra om samma misstag som de gjorde i Sovjetunionen: Låt folket köa!

Om jag ska vara lite ironisk kan jag känna att vi och Vänsterpartiet här står som försvarare av en sund marknadsekonomi, där man prissätter begränsade resurser så att efterfrågan anpassas till utbudet. Men Moderaterna och Folkpartiet är nästan rabiata förespråkare av planekonomi i det här fallet. Det är ett stort steg tillbaka.

Det utmålas från oppositionens sida som att det är kaos i den här frågan. Det är långt ifrån sanningen. Diskussionen på riksplanet pågår för fullt. Propositionen och lagen om trängselskatt, som den kallas, pågår enligt tidsplan. Lagen kommer att klubbas av riksdagen den 16 juni. Som vi har hört pågår också planeringen hos SL för fullt. De satsningar som där ska genomföras på tolv nya linjer och 200 bussar kommer mer än väl att kompensera det tillskott av nya trafikanter som kommer att välja kollektivtrafiken under försöksperioden. Precis som i London kommer kollektivtrafiken att få bättre kapacitet och ge bättre kvalitet än vad den gör i dag.

Något kaos i det här projektet finns inte mer än i Sten Nordins sinnevärld.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 184

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Per Bolund sade att vår politik är att säga "låt folk köa". Men er politik är ju att "låt folk parkera"; parkera på Essingeleden i stället för att köra där. Det är det som blir följden av er politik.

Vi har redan världens högsta skatter på bilismen. Det finns inget land som använder sig av ekonomiska styrmedel så starkt när det gäller bilism som Sverige gör. Det här är bara ännu en pålaga, ännu en skatt på de människor som väljer att ta bilen till jobbet. Då är det naturligtvis de människor som lever på marginalen och som måste ha sin bil till jobbet som tvingas ställa bilen. Så fungerar ekonomiska styrmedel. De rika kan ju bara betala sig förbi köerna, medan de människor som har mindre pengar att röra sig med får ställa bilen.

Anförande nr 185

P e r B o l u n d (mp): Det är sorgligt att Folkpartiet, trots sina många år i maktens korridorer här, inte har förstått skillnaden mellan en styrande skatt och en fiskal skatt; styrmedel kontra att ta in pengar för statsbudgetens skull. Trängselavgifterna är ett typexempel på att man inte tar in skatt för att finansiera saker och för att ha råd med vård, skola och omsorg och andra viktiga ändamål. Det är helt enkelt bara för att styra trafiken.

Faktum är att ingen skulle bli gladare än vi om man tog in väldigt lite skatt, lite trängselskatt, för det skulle innebära att det krävdes bara små styrmedel för att få trafiken att flyta. Det här är inte något nytt försök att ta ut pengar från stockholmarna.

Dessutom är det inte heller så att styrmedel går ut på att få vissa människor att avstå helt från att använda sig av infrastrukturen till exempel. Avsikten är att man ska tänka ett varv extra och källsortera sina resor, att fundera om den resa som man ska göra är så viktig att man är beredd att betala 10, 15 eller 20 kronor, eller om man kan välja ett annat transportmedel.

Anförande nr 186

G ö r a n H o l m s t r ö m (kd): Ordförande, ledamöter! Vi bevittnar nya turer i trängselfrågan. Sedan det här ärendet återremitterades presenterades Finansdepartementets promemoria. Skillnaderna som där lyftes fram mellan besluten här i fullmäktige från majoritetens sida och det som föreslogs i promemorian var väldigt intressanta. Jag skulle vara beredd att ge mycket för att titta in bakom kulisserna och få veta varför arbetarekommunens ordförande Ringholm inte bryr sig särskilt mycket om finansborgarrådet Billströms åsikter. Det krävs nog mer än kremlologi, om ni känner till uttrycket, för att ens våga spekulera om det.

Per Bolund vet redan tidsplanen för propositionen – den 16 juni ska den tas i riksdagen. Du kanske också kunde berätta här i salen vad propositionen kommer att innehålla just på de här punkterna, där arbetarekommunens ordförande Ringholm och finansborgarrådet Billström inte var helt överens.

Grundfrågan är egentligen – och här behöver man verkligen inte vara kremlolog för att förstå — att skälet till att vi är kritiska är den demokratiskt otillfredsställande metoden. Det är det vi från kristdemokratiskt håll framför allt kritiserar. Då kan man tycka att vi kristdemokrater har gjort det svårt för oss. Vi har ju trängselavgifterna på vårt program. Jag tror att vi har dragit alla de krav som vi har ställt upp för att diskutera ett införande av trängselavgifter. Men den politiska hedern borde leda till att det är omöjligt att genomföra förslaget på det sätt som nu sker.

Anförande nr 187

P e r B o l u n d (mp): Kristdemokraterna vevar tyvärr på med sin gamla vanliga schizofrena linje, där man är för i teorin men mot i praktiken. Det är väldigt bekvämt att göra så. Man säger att man är för bra förslag, men när det väl börjar hetta till och börjar bli debatt, och folk kanske är kritiska till vissa delar av det, är det nog bäst att säga nej för det är så jobbigt att ta den debatten. Det är tråkigt att Kristdemokraterna inte kan vara lite modigare och verkligen våga stå för att man stöder sunda ekonomiska styrmedel i infrastrukturfrågor och i trafiken.

När det gäller tidsplanen finns det en sådan utarbetad, och det pågår fortfarande förhandlingar i Regeringskansliet. Exakt vad de innehåller tror jag säkert att du gärna skulle vilja veta, men det kan vi inte gå in på här.

Anförande nr 188

G ö r a n H o l m s t r ö m (kd). Om det är schizofrent att betona hur angelägna de demokratiska arbetsmetoderna är tror jag att vi är många som är beredda att ta den beteckningen. Jag tror att det finns ett uttryck om att från barn och dårar får man ibland höra sanningen. Det här kanske är ett exempel på det.

Du sitter ju, Per Bolund, och undanhåller viktig information före besluten. Du säger att det pågår förhandlingar mellan de båda parterna. Men vad vi har uppfattat i medierna är att Ringholm kröp till korset och sade att han hade gjort ett misstag. Du kan väl upplysa oss fåkunniga och schizofrena om vad som kommer att vara innehållet i den här propositionen.

Anförande nr 189

Borgarrådet N o r d i n (m): Det är rätt märkligt att höra Per Bolund stå och sjunga att han är marknadsekonomen här i fullmäktige. Han inför en ny skatt, där merparten av skatten ska gå till kostnader för den byråkrati som ska bevaka, övervaka och föra in skatten. Något särskilt bra exempel på marknadsekonomi kan man knappast säga att det är.

Herr ordförande! Vad vi bevittnar här i kväll är att Socialdemokraterna – många talare har tidigare gjort vägen för biltullarna – är biltullspartiet i Stockholm i dag.

Det är inte längre Miljöpartiet, som är distanserat av Socialdemokraterna. Det kanske känns lite trist för er, men så är det. Det är Socialdemokraterna som är biltullspartiet.

Men just nu är frågan lätt kaotisk. Och vad gör ni i kväll? Jo, ni drar en filt över er och hoppas att ni inte syns. Men ni syns, och ni märks. Och vi tänker fortsätta att kritisera er hantering av det här ärendet och ert valsvek, och att ni över huvud taget bryr er så lite både om vad stockholmarna tycker i den här frågan och om att ha ett sakligt underlag.

Om ni nu vill införa någonting som ni tror på borde ni våga göra två saker. Det första är att Annika Billström 2006 möter väljarna, ser dem i ögonen och säger: Jag vill ha biltullar i Stockholm. Sedan får vi se hur hon klarar sig i det valet. Det andra är att ta fram ett seriöst underlag, åtminstone.

Kan ni berätta här i kväll om någon av de statliga myndigheter som har avgivit remissvar på departementspromemorian har sagt att Stockholms stad har gjort ett jättebra jobb, att Margareta Olofsson, Annika Billström och Åsa Romson är tre hyvens tjejer som har gjort ett jättebra jobb, att det är ett bra underlag och att man tar det? Nej. Det har varit en otroligt tung kritik. Ni har i remissvaren också fått kritik för själva hanteringen. Riksskatteverket har till exempel sagt just att det här sker i totalt fel ordning, hela beslutsprocessen. Det är precis det som vi har sagt från den borgerliga oppositionen hela tiden. Och det är precis det som kammarrätten nu ska pröva. Men det kommenterar ni inte.

Det hade också varit smakligt om finansborgarrådet i kväll hade gått upp och informerat fullmäktige om var hon egentligen står när det gäller departementspromemorian. Vi har hört det i radio och TV. Men är det så att Annika Billström står fast vid alla de ståndpunkterna är det väl läge att tala om det för fullmäktige i kväll.

Egentligen ska man också redovisa. Ni borde ju veta vad som kommer i propositionen om ni vet vilken tidsplanen är. Men enligt tidsplanen ska propositionen komma i övermorgon. Om det är så kan ni berätta det. Så var tidsplanen ursprungligen, Annika Billström – den 17 mars. Men sedan har det blivit kaos i frågan, så därför är den skjuten framåt. Den 16 juni är sista dagen som riksdagen är inne före sommaruppehållet. Alltså ska riksdagen klubba det här i sista minuten.

Ni socialdemokrater tänker behandla riksdagen lika illa som ni har behandlat oss och demokratin i Stockholms stad. Det här ska gå utanpå allt annat och utanpå normala rutiner.

Herr ordförande! Jag yrkar bifall till den borgerliga reservationen i kommunstyrelsen.

Anförande nr 190

P e r B o l u n d (mp): Sten Nordin tycker inte att det är marknadsekonomi att införa styrmedel som gör att man utnyttjar infrastrukturen på ett effektivt sätt. Då vet inte jag vad Sten Nordin menar med marknadsekonomi. Tanken med marknadsekonomi är just att de resurser som är knappa sätter man ett pris på så att man jämnar ut

efterfrågan. Jag är väldigt ledsen över att Sten Nordin, som i vanliga fall kämpar för marknadsekonomi, nu kämpar för planekonomi med hull och hår. Det är sorgligt att se.

Du pratar om en skatt som går till kostnader för byråkrati, bara för införandet. Det stämmer inte heller med verkligheten. Det är klart att det kostar pengar att införa ett sådant här system. Det är det som intäkterna kommer att gå till. Men de kommer också att gå till att göra en jättesatsning på kollektivtrafiken, som kommer att skapa ett ännu bättre kollektivtrafiksystem än vi har i dag.

De siffror på kostnaderna för byråkratin som Sten Nordin säkert har läst om i medierna är kraftigt uppblåsta, och med all säkerhet kommer de inte att närma sig de nivåerna. Det är snarare så att de är ett absolut *worst case*-scenario.

Sten Nordin pratar om att remissvaren är negativa. Men det är ju tanken med remisserna, att just belysa oklarheter. Det är inte så konstigt att det finns kritiska synpunkter.

Anförande nr 191

Borgarrådet N o r d i n (m): Herr ordförande! Per Bolund låter alltså hälsa att de statliga verken som avgivit remissvaren är oseriösa. Det var vad han sade just nu. Ja, vi får väl se.

När det gäller marknadsekonomi är väl frågan, Per Bolund, vad den framgångsrika delen av marknadsekonomin har gjort. Har den bara ägnat sig åt att höja priser? Nej, den har ökat utbudet på det som efterfrågas, nämligen vägar i det här fallet.

Anförande nr 192

R o l f K ö n b e r g (m): Ordförande, fullmäktige! Jag ska fatta mig mycket kort. Med tanke på vad jag själv sade tidigare och vad Sten Nordin sade nyss, och med tanke på näste talare och hans partibeteckning, stryker jag mig från talarlistan. Jag vill inte medverka till att låta fullmäktige vänta på att få höra det vikarierande gatu- och fastighetsborgarrådet i det här ärendet.

Anförande nr 193

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Orsaken till att många på den här sidan kanske är lite trötta i öronen när de hör debatten är väl att det är samma saker som kommer upp hela tiden. Det är påstått valsvek, tidspress, tidspress, valsvek, valsvek, tidspress. Det sägs ingenting om sakfrågan, ingenting om miljökonsekvenserna av ett sådant här försök, ingenting om de samhällsekonomiska konsekvenserna, ingenting om det som det har utretts och skrivits mycket om. Det vore ju intressant att diskutera de aspekterna någon gång, men jag har aldrig hört att man har tagit upp dem här.

Vi ska ju folkomrösta om det här. Det är stockholmarna som kommer att få avgöra hur det ska bli, om det blir några miljöavgifter eller inte. Och stockholmarna kommer faktiskt, i motsats till i omröstningarna i de borgerliga länskommunerna, att få veta vad trängselskatten ska användas till, det vill säga att pengarna ska gå tillbaka till

Stockholm, till vägar och kollektivtrafik. Stockholmarna kommer i motsats till i omröstningarna i borgerliga länskommuner att få veta att trafiken minskar med 15 procent, att framkomligheten för bilisterna blir betydande, att de sparar upp till en halvtimmes restid varje dag. Man kommer att få veta att kollektivtrafiken med bussar kommer fram mycket fortare, att man sparar kanske 20 minuter per dag. Man kommer att se att transporter av gods och varor plötsligt blir mycket mindre kostsamma, då de flesta speditörer tjänar stora pengar på billigare och snabbare transporter. Det pressar också priserna nedåt på livsmedel och andra varor.

Man kommer att förstå och se att trafiken på Essingeleden visserligen ökar med 10 procent men att trafiken ändå kommer att rulla fram på ett bra sätt. Man kommer att förstå att antalet människor som blir sjuka eller avlider i hjärt-kärlsjukdomar eller cancersjukdomar på grund av trafiken kommer att minska med hundratals, kanske tusentals, människor varje år.

Stockholmarna kommer att förstå att samhällsekonomin bara kan bli en stor vinnare, att de flesta stockholmare blir vinnare. Omställningskostnaderna för det här projektet blir mycket lägre än vad tidsvinsterna blir.

Det vore kul, som sagt var, att någon gång få diskutera konsekvenserna. Stockholmarna kommer att få avgöra den här frågan. Frågan om påstått valsvek och tidspress har vi hört så mycket om att det räcker, tycker jag.

Anförande nr 194

Borgarrådet N o r d i n (m): Ja, jag kan tro att du tycker att det räcker att få höra om valsveket. Men det ska du få höra ända fram till valet 2006. Det lovar jag dig, Jan Valeskog.

Om jag läste rätt i DN hade du inte bestämt dig hur du skulle rösta i folkomröstningen. Men det låter på dig som att det räckte med en dag på jobbet för att du skulle bestämma dig i alla fall. Det är roligt när människor är övertygade.

Ditt sätt att argumentera här är väldigt trist. Jag skulle kunna säga till Åsa Romson, som står uppsatt på talarlistan, att med sådana biltullsvänner behöver hon inga fiender. Åsa Romson försökte ändå säga att det var viktigt att lyssna på de andra kommunerna. Du har just avfärdat dem som en samling som fejkar folkomröstningar. Det tycker jag är en ren skandal. Det ska de få veta att du har sagt. Vad du har sagt här i fullmäktige i kväll om demokratiska folkomröstningar i de andra länskommunerna är en ren skandal. Jag tycker att du ska göra den här debatten kort genom att gå upp och be dem om ursäkt.

Anförande nr 195

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Det är mycket att kommentera, men jag tar det sista först. Här har länet genomfört ett antal så kallade folkomröstningar. Medborgarna i de kommunerna har inte en aning om vad pengarna från trängselskatten ska användas till. Jag skulle vara väldigt osäker hur jag skulle rösta om jag bodde i de kommunerna och inte fick veta vad trängselskatten skulle användas till. Det är de diskussionerna och förhandlingarna som pågår nu. Man kommer att få veta det i

Stockholm. Man kommer att få veta allt det andra. Det fick man inte veta i länet. Det är klart att det var oseriöst att genomföra folkomröstningar ute i länet utan att medborgarna fick veta vad skatten ska användas till. Det är inte seriöst.

Jag kan bara säga att uttalandet om att jag har bestämt mig för vad jag ska rösta stämmer mycket bra. Det här bygger naturligtvis på att försöket blir i enlighet med vad vi vill. Om effekterna mot förmodan skulle bli några andra tar vi självfallet alla ställning till det. Alla här kommer att få ta ställning i folkomröstningen. Det är själva poängen med försöket.

Anförande nr 196

G ö r a n H o l m s t r ö m (kd): Ordförande! Det brandtal som Valeskog höll precis nyss hade vi behövt höra i valrörelsen. Då kunde ni ha tagit tag i den här frågan med hedern i behåll och genomfört det här.

Vi i vårt parti gick till val med ett resonemang om trängselavgifter i vårt valprogram. Vi gick tillbaka i valet. Socialdemokraterna gick till val på ett löfte om att inte genomföra trängselavgifter, och de vann i valet. Vem är det sedan som tar initiativ till att genomföra ett försök med trängselavgifter? Ja, inte är det vi.

Den fråga jag vill ställa till Jan Valeskog efter detta brandtal är: Varför vänta till 2006 med att få svar av väljarna vad man tycker? Om effekterna är sådana som du beskriver finns det väl ingen anledning att genomföra försöket. Dessutom är det brukligt i det här landet att folkomrösta om politiska förslag innan de genomförs. Varför vänta, Jan Valeskog? Varför inte ta chansen? Vi har föreslagit en folkomröstning den 13 juni. Ta den chansen!

Anförande nr 197

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Alla vet att den politiska kompromissen, om man ska kalla den det, innebär att det ska genomföras en försöksverksamhet. Det är naturligtvis av oerhört stort pedagogiskt värde att kunna genomföra försöket och se vilka konsekvenserna blir. De flesta som är någorlunda insatta i just detaljerna vad gäller konsekvenser har uppfattningen att det kommer att bli överlag mycket positivt. Men det får var och en avgöra själv i en folkomröstning. Jag tycker att det är helt korrekt. Och i motsats till i länets kommuner får man veta vilka konsekvenserna är.

Anförande nr 198

L o t t a E d h o l m (fp): Herr ordförande! Den här diskussionen har präglats av en varannandagspolitik från Socialdemokraternas sida. Varannan dag har man med darr på stämman sagt att man är tvungen att införa det här för att hjälpa regeringen. Annika Billström har sagt att hon aldrig kommer att hjälpa till att stjälpas en socialdemokratisk regering. Varannan dag är det här någonting fantastiskt bra. I kväll är det tydligen en hallelujakväll: Nu är idén med biltullar fantastiskt bra, och det finns ingenting bättre. Till och med kommer tusentals människor att få leva bara vi inför det här. Det är ganska märkligt hur det varierar.

Sedan tror jag i all min ödmjukhet att det kan vara så att en och annan av dem som röstade i folkomröstningarna runtom i länet struntade i vart pengarna skulle gå. De ville helt enkelt inte bli av med sina egna pengar.

Anförande nr 199

I n g v a r S n e e s (m): Socialdemokraterna säger nu att vi vet vart pengarna går. Och det vet vi faktiskt. Nu har vi fått reda på att ungefär hälften av intäkterna kommer att gå till statliga myndigheter. Sedan vet vi att en stor del av det som blir kvar kommer att gå till räntor och amorteringar på de 2 miljarder som det nu plötsligt kommer att kosta att införa trängselavgifterna. Vi vet också, fast det inte är specificerat hur mycket, att det blir driftskostnader. I realiteten kommer i stort sett inga pengar att gå till det Socialdemokraterna säger, utan allting kommer att gå till kostnader för det här försöket.

Per Bolund är mycket märklig i sin uppfattning om vad som är marknadsekonomi. Det som utmärker marknadsekonomi, alltså en fri marknad, är att det finns alternativ att välja på. Per Bolund säger att här finns det alternativ, att vi sätter ett pris på trängseln. Men det är ju rent teoretiskt. De flesta av oss, för att inte säga alla, är uppbundna av tider. I realiteten är det inte något alternativ att åka till jobbet klockan 5 på morgonen när man börjar klockan 8. De flesta uppskattar inte, tror jag, att sitta på jobbet eller utanför jobbet och försöka sysselsätta sig med någon hobby. De flesta människor har inte så mycket tid i dag. Det är så i realiteten.

Vad ni inför, Per Bolund, är alltså precis det system som fanns i Sovjet. Där prackade man på människor saker som de inte ville ha. Du tog upp brödköerna. Vad hände? Jo, en stor del av deras produktiva dag, när de borde ha arbetat, gick åt till att stå i kö. Det gjorde att Sovjetunionen imploderade, av ekonomiska skäl, just därför att folk stod i en massa köer. Ni vill alltså att man ska betala en extraskatt för att slippa stå i kö. Det är inte marknadsekonomi.

Anförande nr 200

P e r B o l u n d (mp): Jag är väldigt glad att Ingvar Snees har förstått precis vad en kö är. Det är precis det som är problemet med köerna här i Stockholmsområdet också. Människor köar helt i onödan. Näringslivstransporter fastnar i köer helt i onödan. Det kostar stora mängder pengar varje år, pengar som skulle kunna användas till betydligt bättre saker.

Om vi hade en rörelse i trafiken skulle stockholmarna slippa köa. Man skulle komma snabbare fram till jobbet, skulle kunna göra mer på arbetet och skulle kunna vara mer produktiv. Transporterna skulle inte fastna, och man skulle kunna köra många fler transporter med samma bil och med samma personal. Det skulle sänka priserna.

Det är precis de problem som Ingvar Snees pekar på som man kan lösa med det här försöket. Problemet är att ni vill bevara köerna – precis som kommunisterna i Sovjetunionen; de ville bevara köerna, för det var ett planekonomiskt sätt att lösa efterfrågeproblemet.

Jag blir uppriktigt sagt ledsen över att ni inte bättre förstår fördelarna med det här. Förklaringen är just att ni inte tror att det finns något alternativ till bilen. Det är faktiskt så att 75 procent av befolkningen i den här regionen åker kollektivt redan i dag. För dessa 75 procent finns det uppenbarligen ett alternativ.

Anförande nr 201

I n g v a r S n e e s (m): Vi vill inte ha köer, Per Bolund. Vi vill ha fler vägar, fler alternativ.

Anförande nr 202

Å s a R o m s o n (mp): Herr ordförande! Det ställdes väldigt många frågor till olika delar av majoriteten när det gäller miljöavgifter, och vi ska göra vårt bästa för att svara på frågorna. Jag ser att talarlistan innehåller alla färger inom majoritetens stora vida blomma, så vi ska väl lyckas med det.

Beslutsunderlaget kanske är kärnpunkten, med tanke på att det har varit en minoritetsåterremiss och vi nu återkommer med de justeringar som jag tror är nödvändiga och bra. Vi ska förhoppningsvis hinna kommunicera dem till statsmakterna innan de sätter ned foten i fråga om hur systemet ska se ut, om vi kommer till skott med beslut här också någon gång.

Beslutsunderlaget får man väl också se i konsekvens med det här projektet. Jag tycker att det är en felaktig bild som oppositionen ger av miljöavgiftsförsöket när det gäller beslutsunderlagssidan, i den delen att det kansli som har tillsatts och jobbar med de här frågorna är ett, som jag upplever det, mycket effektivt kansli. Det är få personer, som har många arbetsuppgifter, genom att man utnyttjar rådande resurser både inom staden och hos regionala parter på ett effektivt sätt, till exempel SL, som staten kanske inte alla gånger haft lika lätt att diskutera med men där man nu har lyckats hitta samarbets- och dialogmöjligheter.

Det är ett kansli som också, såvitt jag förstår, svarar på alla behjärtansvärda frågor kommer, oavsett partifärg, från det här huset. Det är på det sättet ett stadens kansli. De ger ut rapporter, som har lagts ut på konsultavdelningar – som absolut inte är avdelningar partiägda av miljöpartister utan snarare tillhör Sveriges främsta när det gäller vägkonsultrapporter. De har en hemsida som är väldigt utarbetad och som alla stockholmare och alla utanför Stockholm – i hela världen faktiskt, om man kan läsa svenska – kan gå in och titta på och som har ett föredömligt gott material.

Till detta har fullmäktige bestämt att knyta en referensgrupp, som alla partier är välkomna att delta i.

Vi tycker därför inte att beslutsunderlaget är dåligt.

Det finns alltid osäkerheter. Det kommer det att finnas i alla politiska projekt. När det gäller Västerleden tror jag säkert att om det gick att ha ett försök med Västerleden skulle ett sådant ha krupit fram, för det hade man kunnat våga gå på. Men nu går inte det, för det är ett irreversibelt beslut, till skillnad från att göra ett försök med trängselavgifter.

Oppositionen säger att vi är handlingsförlamade. Men jag skulle vilja peka på att det här är en handlingskraftig majoritet. Jag tror att de övriga ärendena på fullmäktiges dagordning har visat på detta också när det gäller trafikpolitiken. Vi måste i Stockholm, som är Sveriges huvudstad, verka för att moderna trafikpolitiska verktyg börjar användas i Sverige också, inte bara i alla andra länder runtomkring oss. Där tycker jag att Stockholm har ett ansvar, och det har man tagit genom att påkalla att man vill göra ett försök med miljöavgifter.

När det gäller tidsordningen kommer det snart en lagrådsremiss. Efter det kommer en proposition. Om våra folkvalda i riksdagen vill blir det beslut i juni, som Per sade. Hur jag tänker rösta i vår folkomröstning beror helt på hur vårt försök kommer att fungera. Det tror jag att de flesta stockholmare kommer att märka av.

Anförande nr 203

Göran Holmström (kd): Man kan konstatera att Miljöpartiet helt bortser från att det faktiskt i dagsläget saknas statlig lagstiftning för försöket. Majoriteten genomför en långtgående planering av ett system som i dagsläget inte har sin grund i någon gällande lag. I dagsläget är det olagligt att ta upp en sådan här trängselavgift.

Jag inser naturligtvis att det faktum att så måste ske beror på att frågan förtegs i valet, och det i sin tur pekar på grundproblemet med hela frågan: Väljarna hölls oinformerade om planerna på att genomföra detta.

Den här kritiken borde jag inte rikta mot Miljöpartiet. Ni har förhandlat väl och är på väg att få igenom en sak som är väldigt viktig i ert program. Detsamma gäller Vänsterpartiet. Men nu är väl nästa steg att man också upphandlar en reklambyrå som ska övertyga stockholmarna om att detta är rätt väg att gå.

Anförande nr 204

Åsa Romson (mp): Nej, Göran, det är fel att Miljöpartiet inte tar hänsyn till att det inte finns en nuvarande lagstiftning som möjliggör detta. Miljöpartiet gick till val, på alla nivåer och framför allt på riksnivå, på att möjliggöra för stora städer i Sverige, till exempel Stockholm, att använda sig av det här trafikstyrningsinstrumentet. Det möjliggörandet har man sedan länge formulerat som att det ska möjliggöras i lag. Man har också formulerat sig så att man helst skulle vilja se en lagstiftning som möjliggör en starkare egen styrning från kommunerna över detta än vad som nu gäller enligt de allsmäktiga juristerna, som tycker att det här ska hanteras inom skatteområdet.

Detta kommer det säkert att ske en utveckling av. Men att Miljöpartiet inte har agerat för att det ska finnas en laglig grund och att vi i vårt parallella arbete – dels här i staden där vi gick till val på att Stockholm skulle införa trängselavgifter, dels på riksnivå där vi ska möjliggöra för Stockholm att göra detta – inte har en koherent politik, det tror jag att du får dra med något annat parti.

Anförande nr 205

Borgarráðet N o r d i n (m): Herr ordförande! Jag ser att finansborgarráðet ändå har tittat fram från filten och satt upp sig på talarlistan. Hon kan då få tillfälle att göra två saker. Först kan hon klargöra om hon står bakom insinuationen att länskommunernas folkomröstningar är fejkade och inte korrekta. Det behövs bara ett ja eller nej. Om Annika Billström står bakom detta tror jag att det kan få långtgående konsekvenser för samarbetet i regionen.

Det andra är att klargöra om hon delar den uppfattning som antytts rätt kraftfullt från andra delar av majoriteten: att de statliga myndigheter som har avgivit remissvar inte är riktigt seriösa i sina svar, att de mer eller mindre har skjutit från höften när de gjort bedömningar om vad det här ska kosta varje år.

Adderar man de kostnader som de statliga myndigheterna talar om hamnar man på närmare en halv miljard. Till detta kommer driftkostnader. Till detta kommer kostnader för uppbörden. Till detta kommer 2 miljarder i kostnad för införandet.

Det är också en sak ni glömmer bort när ni står här och säger att detta bara är en försöksverksamhet. Vilken annan försöksverksamhet får kosta i närheten av dessa summor? Ja, inte är det någon på det sociala området, som den här majoriteten är totalt ointresserad av. Där anslår ni inte fem öre till någon utvecklande försöksverksamhet.

Nej, så är det: Ni tillåter en försöksverksamhet att kosta mer än 2 miljarder, eftersom driftkostnaderna blir ansevärliga.

Det har uttryckts oro här för att vi inte debatterar sakfrågan, fast då undrar jag lite grann var man har varit de andra debatterna. Debatten den 2 juni handlade i högsta grad om biltullar som sådana, om det var bra eller dåligt med biltullar. Vi kommer också att återkomma till det. Ni har ju avgörandet i er hand om ni vill ta initiativet att föra saker till fullmäktige.

När propositionen läggs fram ser jag förstås framför mig att det krävs en debatt här i kommunfullmäktige om detta. När ni har gjort upphandlingen av den så kallade informationskampanjen ser jag framför mig, efter att ha läst ert underlag, att det kommer att krävas en rätt ordentlig debatt här i fullmäktige om hur man använder skattepengar till att bedriva propaganda för sina egna projekt.

Det kommer alltså att bli anledning för oss att kräva tillbaka frågorna till fullmäktige flera gånger, för såvitt inte majoriteten själv inser att man faktiskt måste komma tillbaka till fullmäktige. Det kommer ny information hela tiden, och det är självklart att det måste debatteras här eftersom det är här det drivs. Hela projektet drivs ju härifrån. Det är här som argumenten för biltullar framställs från kommunens ledning. Det är också vi som ska utsättas för detta experiment, så det är självklart att vi måste få diskutera frågan fler gånger än i kväll.

Anförande nr 206

M e h d i O g u z s o y (v): Oppositionen hänvisar ganska mycket till de folkomröstningar som man har genomfört i kranskommunerna. Jag undrar: Ska andra

kommuners invånare besluta vad vi i Stockholms kommun ska besluta om den politik vi ska föra när det gäller trängselproblemet? Vad hände med det kommunala självstyret, som ni gärna i andra sammanhang värnar och vurmar för?

Anförande nr 207

Borgarrådet Nordin(m): Ja, vad hände med det kommunala självstyret? De här kommunerna och deras invånare är ju i högsta grad berörda. Egentligen borde det vara en regional folkomröstning om biltullarna. Det vore det enda rätta. De är i högsta grad berörda, så det är fullt rimligt att de folkomröstar och att man lyssnar på utslaget av de folkomröstningarna.

Anförande nr 208

Borgarrådet Valeskog (s): Jag reagerar starkt när Sten Nordin lägger i min mun att jag sagt att folkomröstningarna var fejk. Det är ju samma sak som att det skulle vara något fusk eller fiffel. Vad jag sade var att de var oseriösa, och det står jag fast vid.

Det kan ju inte vara så att man har en folkomröstning om att införa en skatt – oavsett om det är i landet eller i en kommun, om det är båtskatt, trängselskatt eller fastighetsskatt – och folk inte får veta vad skatten i fråga ska användas till. Det fick de inte veta i länets kommuner. De hade inte en aning om vad den här skatten skulle användas till. Det är klart att det var oseriöst. Alltihop var oseriöst.

Vi i Stockholm kommer att ha en folkomröstning där medborgarna får veta exakt vad pengarna från trängselskatten kommer att användas till. Det är skillnad.

Anförande nr 209

Borgarrådet Nordin (m): Det som var oseriöst i de här folkomröstningarna var socialdemokratins beteende, att ni inte deltog i debatten. Ni hoppades att om ni lade locket på skulle det bli ett lågt valdeltagande i folkomröstningarna. Men hej vad ni bedrog er! Man gick man ur huse och röstade nej till biltullarna.

Och inte kan du, Jan Valeskog, tala om vad de här pengarna ska gå till. Det vet inte du. De statliga myndigheterna har sagt att merparten ska gå till byråkrati och driftkostnader. Du har inte en susning om vad de här pengarna går till.

Anförande nr 210

Åsa Romson (mp): Det gällde påståendet om kostnaderna för detta på statlig nivå. Jag skulle vilja fråga Sten Nordin när han sist hörde exempelvis en länsrättslagman vid förfrågan om ett framtida arbetsområde säga att de inte behövde några extra resurser. Det är naturligt och mycket vanligt, skulle jag vilja säga, att man från statliga myndigheter, åtminstone nu för tiden, uttrycker att man har för kort om resurser för att kunna ta på sig extra saker. Det är deras uppgift att göra det i remiss-svaren, och jag är inte förvånad.

Däremot skulle jag bli förvånad om kostnaderna skulle visa sig vara så stora – dels därför att vi då har byggt ett väldigt konstigt system skattemässigt som ökar kraven på att det borde övergå till ett avgiftssystem, dels därför att jag tror att de helt enkelt tar i från fötterna.

Sten Nordin säger nu att han vill ha en regional folkomröstning om det han kallar biltullar. Men i fråga om Dennispaketets biltullar skulle det minsann inte hållas någon regional folkomröstning.

Anförande nr 211

Borgarrådet Nordin (m): Skillnaden mot Dennispaketet är att där redovisade partierna inför val var det stod, och 80 procent röstade på partier som stod bakom Dennispaketet.

När det gäller de statliga myndigheterna är det inte enskilda tjänstemän som bedömer sin kommande arbetsbörda. Det är faktiskt myndigheter som under myndighetsansvar avger remissvar till regeringen. Jag utgår från att man gör seriösa underlag. Även om man skulle halvera deras antaganden blir det ansevärliga summor.

Ni har glömt bort att detta är en skatteuppbörd, med den rättssäkerhet som en sådan kräver och med den rätt som medborgarna kommer att ha att klaga på det de anser är fel i denna skatteuppbörd. Det har ni glömt bort i hela den här processen, för ni hade hoppats att det här inte skulle betraktas som en skatt.

Anförande nr 212

A n d r e v i c e o r d f ö r a n d e n : Näste talare är Rolf Könberg. Du kan inte tänka dig att avstå och tjäna en kola, kanske?

Anförande nr 213

R o l f K ö n b e r g (m): Den chansen gavs tidigare, herr ordförande. Nu finns det ingen som helst anledning att avstå längre. Det finns ingen anledning att sakna Roger Mogert heller, för den delen. Nu har vi nämligen hört Jan Valeskog, flera gånger dessutom, och efter det kan jag konstatera att ordningen så att säga är återställd: Socialdemokraterna är de allra starkaste anhängarna till biltullarna, och Socialdemokraterna tycker inte att demokratin är viktig.

Uttalandet ”så kallade folkomröstningar” från Jan Valeskog säger mycket. Han lyssnar uppenbarligen mer på regeringen än på kollegan demokratiborgarrådet, som är positiv till folkomröstningar. Regeringen ansåg för två månader sedan att Stockholmsregionen missbrukade folkomröstningsinstitutet i den här frågan. Jan Valeskogs första dag på jobbet innehöll tydligen ingen fikapausdiskussion med demokratiborgarrådet.

Det låter nu snarast som att det senaste dekretet från regeringen är: Ta inga debatter om ni inte måste! Statsministern vill inte träffa länskommunerna. Han har inte tid, framgår det av dagens Stockholm City. Jan Valeskog vill inte debattera valsveket och brådskan. Men det vill vi, och vi hoppas att han har tid med det.

Vi tror inte att du ska räkna med så många fler avståenden framöver. Jag avstår hellre från kolan än från debatten.

Anförande nr 214

Borgarrådet V a l e s k o g (s): Jag har absolut ingenting emot att diskutera formerna för beslut, tidspress och annat. Där finns det helt klart mycket att diskutera. Det är också nästan enbart det som har diskuterats från er sida när det gäller detta. Jag efterlyser diskussion också om samhällsekonomiska konsekvenser, miljöeffekter och annat. Där deltar inte ni. Ni är helt utanför den debatten. Det förvånar mig att det sker på fullmäktige efter fullmäktige.

När det gäller synen på folkomröstningar har jag absolut en positiv inställning till sådana. Men man kan inte bete sig som länets kommuner har gjort och presentera ett så kallat alternativ där folk inte vet vad det är för alternativ det handlar om, som jag beskrev alldeles nyss.

När det gäller denna skatt – en skatt är naturligtvis en allvarlig sak, och detta kommer vad jag förstår att kallas för skatt, trängelskatt – får stockholmarna 2006 veta exakt hur pengarna kommer att användas. Det är helt säkert; jag kan garantera att det är så. Det är en väldigt avgörande skillnad mot tidigare.

Anförande nr 215

R o l f K ö n b e r g (m): Jag måste konstatera att Sten Nordinns fråga till nästa talare efter det här senaste uttalandet är ännu mer relevant. En så negativ och raljant syn på folkomröstningarna i länet som du just gav uttryck för har varken Roger Mogert eller för den delen regeringen kunnat presterat tidigare.

Anförande nr 216

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Ordförande, fullmäktige! Jag kan garantera dig, Sten Nordin, och alla andra att vi varje fullmäktige fram till valet kommer att debattera dessa avgifter. Jag minns inte när det började; det kanske var den 6 september eller direkt efter valet 2002 som vi startade. Vi kommer att fullfölja, var så säker! Du behöver inte vara orolig för detta.

Under två decennier har Moderaterna gått till val på att bygga Ringen. Samtidigt har vi en samhällsekonomisk kostnad för trängseln på mellan 7 och 8 miljarder per år. Vad är då högerens och liberalernas alternativ? Noll och intet, som vanligt! Det finns nämligen inget alternativ. Det finns inget politiskt alternativ. Att bara bygga ut vägarna har visat sig inte vara framgångsrikt. Det är icke en lyckad politik. Att bara satsa på ekonomiska styrmedel är inte heller lyckosamt. Det finns inget exempel som visar det. Att bara satsa på kollektivtrafik har heller inte varit lyckosamt. Alltså tror vi på både-och. Vi tror på vägutbyggnad, vi tror på kollektivtrafiksatsningar och vi tror på ekonomiska styrmedel.

Och ja, kära kristdemokrater, det var ett valsvek. Vi står för det valsveket. Jag hoppas att ni också kan se att detta svek har transformerats till ett förslag som fullmäktige står bakom, som socialdemokratin står bakom och som vi tror på. Det kan göra ont för er, men vi står för det i dag.

Därför är det viktigt att se att detta är ett försök, ett försök som avslutas för att stockholmarna ska folkomrösta kring det. Antingen blir det en majoritet för eller en majoritet mot. Det avgör bara stockholmarna och ingen annan. Men att påstå att vi inte skulle vilja eller våga ta debatten är pinsamt svagt.

Res dig upp, Sten Nordin! Stå för din politik! Och framför allt: Redovisa den för stockholmarna! Vi möts redan nu. Jag tänker inte vänta till valet 2006 med att möta väljarna. Det gör jag varje dag. Hoppas du också gör det!

Anförande nr 217

L o t t a E d h o l m (fp): Om Socialdemokraterna hade varit hållfasta hade vi i dag haft de flesta av de vägar som behövs för att stävja de problem vi har i trafiken i dag. Men för att behålla makten i mitten av 90-talet svek Göran Persson, samma statsminister som vi har i dag, den här regionen genom att göra upp med Centerpartiet. För att behålla makten 2002 gjorde han upp med Miljöpartiet om att införa biltullar.

Då var Annika Billström helt emot och sade att enda skälet till att hon gick med på detta var att hon aldrig kunde tänka sig att fälla en socialdemokratisk regering. Nu är hon plötsligt för detta försök med hull och hår.

Vi är för det i dag, säger ni. Det är synd att ni inte var för det också i går när väljarna hade möjlighet att ta ställning.

Anförande nr 218

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Kära Lotta Edholm! Gick inte Folkpartiet till val 1998, som i så många andra val, på vägutbyggnader? Jag står för mitt valsvek, men det gör inte ni. Vad hände 1998–2002? Ni gick till val på att bygga Norra länken, men ni åstadkom ingenting. Är det någon som har problem med trovärdigheten är det väl ändå Folkpartiet också.

Är man utan skuld kan man vara den första att kasta stenen. Men ingen i den här salen är utan skuld, just därför att vi bildar majoriteter. Det finns inte ett parti i den här salen som på många decennier har fått egen majoritet.

Jag står för mitt valsvek. Men akta dig väldigt noga för att fara med osanning! Stå också ni för era valsvek! Låt oss mötas i valdebatten!

Anförande nr 219

Borgarrådet N o r d i n (m): Det är fascinerande. Stockholms finansborgarråd står här och säger att hon står för sitt valsvek och är stolt över sitt valsvek. Det politiska klimatet i Stockholm är på väg att förändras. Jag betackar mig dock för att bli indragen i er metodik – att säga en sak väldigt tydligt före ett val och sedan svika det efteråt.

Att man måste göra upp i koalitioner och att man har program är en sak. Annika Billström vet dock själv att hennes uttalande – jag tror att det var i ABC – var så tydligt att det inte kunde uppfattas som något annat än just ett löfte. Det får du leva med. Du får nog också leva med att er trovärdighet nästa gång ni går ut och möter väljarna och ställer ut löften är något tilltufsad.

Sedan är det ett kärt knep för Annika Billström att försöka diskutera historien och det förflutna. Vi får väl ordna något gemensamt seminarium om trafikpolitikens trauma i Stockholm, så kan vi skälla på varandra där. Men vi måste ju blicka framåt. Vi måste diskutera ert förslag. Er största trafikpolitiska satsning nu är att införa biltullar, och det tänker vi fortsätta att diskutera, Annika Billström.

Anförande nr 220

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Det är jättebra, Sten Nordin. Det är väldigt positivt att ni vill diskutera miljöavgifter och detta försök. Jag hoppas att ni från er sida kan anstränga er och fundera över vad ert alternativ är. Även om det var ett program du gick till val på 1998 innehöll det ett löfte, återigen, om att bygga Ringen, och du svek det löftet. I stället byggde du nämligen cykelbanor, och det vet alla. Alla vet att det var så.

Ibland är det tungt att stå vid sådant. Men på samma sätt som jag står här rak och säger att ja, vi har svikit, jag har svikit ett löfte och transformerat detta till något som är väldigt positivt, borde du också sopa rent framför egen dörr. Fortfarande i denna

dag har nämligen moderater, folkpartister och kristdemokrater inget alternativ för att lösa Stockholms trafikinfarkt. Det är väl märkligt.

Anförande nr 221

Inge - Britt Lundin (fp): Annika Billström, vi byggde samma cykelbanor som ni erbjöd Stockholmspartiet att bygga om de gick med i er koalition, vilket de inte gjorde.

Egentligen gick jag upp för att säga att det är en skam att ni i majoriteten utgår från att ingen mer än ni sittande s-, v- och mp-politiker i Stockholms kommunfullmäktige, utom möjligen era partikamrater ute i era föreningar, begriper vad det så kallade försöket med trängselskatt eller biltullar går ut på. Alla som är emot är mindre begåvade. Om man dessutom bor i en kranskommun och har röstat i en folkomröstning är man dubbelt dum, rent av urbota dum. De har ju inte ens förstått att de röstat i oseriösa – jag får ju inte säga fejkade – folkomröstningar. Suck, säger jag bara!

Jag ser verkligen fram emot valet 2006, Annika, när du verkligen på allvar får träffa väljarna, inte bara de som klappar dig i ryggen på bussen om morgnarna och säger att det är bra att du står för detta. Jag skulle vilja se de där som röstar på dig. De är ju inte så många, så det kommer inte att bli så svårt. Såväl i folkomröstningar som i fullmäktigevalet kommer dock rösterna att visa vad människor tycker. Jag tror nämligen att det mullrar rejält i väljarleden just nu. Väljare gillar inte att framställas som idioter, och om man inte röstar på ert sätt är man ju riktigt korkad.

Ni har uppenbarligen inte heller förstått att kloka myndigheter framför sina kloka synpunkter på hur just de ska kunna fullgöra sina skyldigheter med det förslag som ni har lagt fram. Ni har inte tänkt längre än näsan räcker.

Till Mehdi vill jag framhålla vikten av samverkan med våra länskommuner. Det behöver vi ha. Vi har åtminstone än så länge en gemensam kollektivtrafik, och det vore skam om vi skulle köra över våra grannkommuner. Självklart ska vi lyssna på vad de tycker.

Och sedan, Annika Billström: Vi liberaler står för våra ståndpunkter, både före och efter valen.

Anförande nr 222

Borgarrådet Billström (s): Nej, Inge-Britt Lundin, ni är inte mindre begåvade, och det är viktigt att ta era ståndpunkter på allvar. Jag hoppas att det är ömsesidigt. Ibland känns det som att den där ömsesidigheten inte är så självklar.

Jag har suttit i detta fullmäktige sedan 1989 och debatterat köerna i 15 år, och alldeles för lite har hänt. Handelskammaren har tillsammans med oss gjort undersökningar som visar att köerna samhällsekonomiskt kostar 6–8 miljarder, samtidigt som vi får en allt sämre livsmiljö. Det krävs handling, och jag har vågat handla.

Jag är inte rädd att möta väljarna, därför att väljarna behöver valalternativ. Antingen säger man ja till en positiv livsmiljö och utveckling, eller så gör man inte det. Jag underskattar inte Stockholms väljare, tvärtom.

Anförande nr 223

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Men Annika Billström, ni har ju aldrig någonsin tagit våra ståndpunkter på allvar. Vi liberaler har i val efter val och i trafikdebatt efter trafikdebatt framfört krav på att skapa riktiga paketlösningar, inte bara enstaka lösningar med bilskatter eller biltullar, kalla det vad ni vill.

Om nu Handelskammaren skulle vara så enormt för, hur kommer det sig då att de officiellt är så väldigt emot när man läser deras skrivelser? Jag förstår inte riktigt ditt inlägg om Handelskammaren eller om företagen i Stockholm. De vill ju uppenbarligen inte ha detta. Men de är väl också korkade.

Anförande nr 224

P e r B o l u n d (mp): När det gäller granskningen av de folkomröstningar som Inge-Britt hyllar finns det faktiskt en väldigt bra granskning som har gjorts av Initiativ- och rådslagsinstitutet, IRI. Deras rapport är full av kritik mot hur de här folkomröstningarna har genomförts. Det gavs inga pengar till ja-sidan i folkomröstningarna så att man kunde få ett beslutsunderlag från bägge sidor. En del kommuner har skickat ut ensidigt negativ propaganda som informationsmaterial direkt från kommunen. Majoriteter har själva utan diskussion i parlamentariska sammanhang fastställt vad folkomröstningsfrågan ska vara – och så vidare, och så vidare.

Det är alltså ingen diskussion om att det fanns väldigt stora brister i det sätt på vilket dessa folkomröstningar genomfördes. Att bara försöka utmåla dem som ett under av kommunedemokrati är nog att dra sig själv i svansen lite grann.

När det gäller framkomligheten är det ju relevant att fråga vad Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna har gjort för att öka framkomligheten för bussarna på väg in till staden. Inte mycket, skulle jag vilja säga.

Anförande nr 225

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): När det gäller kranskommunernas folkomröstningar, Per Bolund, är det ju så att som du frågar får du svar. Helt plötsligt har du nu hittat en institution som du vågar lita på. Statliga myndigheter kan man inte lita på, men institutioner som frågar hur man genomför folkomröstningar, de är bra, de!

Anförande nr 226

M e h d i O g u z s o y (v): Visst berör den miljöavgift som vi kommer att införa i Stockholm även kranskommunsinvånare. Ni är som sagt inte sena att värna det kommunala självstyret, men jag undrar hur legitimt det är att andra kommuner ska bestämma vilken politik vi ska föra i Stockholm.

Anförande nr 227

I n g e - B r i t t L u n d i n (fp): Kranskommunernas invånare ska vi samverka med oerhört nära, inte köra över. Ni lider uppenbarligen av storebrorskomplex. Ni måste till varje pris tala om för dem hur de ska tycka och hur de ska göra. Vi tycker att samverkan och diskussioner är mycket bättre än expropriering av deras synpunkter, likaväl som fastigheter.

Anförande nr 228

Borgarrådet O l o f s s o n (v): Snart börjar man undra vem som exproprierar vem.

Jag måste dock säga att jag gillar Sten Nordins ”svek” under förra mandatperioden, det vill säga att ni byggde så mycket cykelbanor. Det tyckte jag var kanon. Att ni inte kom till skott med Norra länken tyckte jag var ännu bättre. Jag gillar det. Jag gillar ditt svek. Var stolt över det, Sten! Jag tänker på dig varje gång jag cyklar här.

Du pratade om trauma och att man kanske skulle ha ett seminarium om trafikhistoria. Jag tycker faktiskt inte att det är så dumt heller. Jag skulle jättegärna vilja ha ett seminarium. Jag kommer ihåg den demokratiska processen när man sjösatte Dennis-paketet. Jag tillhörde nämligen de där historiska figurerna – det kan ju ha skapat ett trauma hos mig, jag vet inte – som företrädde Vänsterpartiet och blev utslängda av Bengt Dennis därför att han valde att gå vidare med bara de tre partier som var för hans idéer. De partier som inte tyckte så kastade han ut. Det var demokrati à la moderater och folkpartister. Ni protesterade ju inte. Ni tyckte att det var okej att vi kastades ut.

Man kan jämföra det med den debatt och den diskussion vi nu har, där ni faktiskt inbjuds att delta i referensgruppen, att framföra era synpunkter på utformningen och att vara seriösa. Vad jag vet deltar ni inte så mycket i det. Det är lite synd, tycker jag. Ni skulle kunna tillföra mycket synpunkter på ett seriöst sätt i stället för att bara vara emot detta och trassla er fram genom återremisser under resans gång.

Vi kommer att fortsätta oförtrutet, och det kommer att ske ett försök. Jag förstår att det är detta som oroar er allra mest – att det faktiskt hela tiden tar kliv framåt.

Anförande nr 229

Borgarrådet N o r d i n (m): Det är härligt, Margareta, att du tänker på mig när du cyklar. Bli bara inte så tankspridd att du inte ser dig för! Annika Billström brukar nämligen ligga i cykelbanorna med måttband och målarburkar, åtminstone om det är fotografer i närheten, så se dig för!

Jag måste också göra dig besviken, för jag svek inte så förskräckligt när det gällde Norra länken. Jag träffade ändå ett finansieringsavtal med Björn Rosengren, som du vet. Jag vet inte om du var så förtjust i det men det gjorde jag i alla fall, och det lade grunden till att vi i kväll kunde fatta beslut om detaljplanen.

Herr ordförande! Finansborgarrådet har ägnat kvällen åt att komma undan debatten. Hon har tagit till sina sedvanliga rallarsvingar om cykelbanor och svek hit och dit för att slippa prata om remissinstansernas rätt karga och kärva svar på departements-

promemorian, för att slippa prata om departementspromemorian, för att slippa prata om informationskampanjen, för att slippa prata om att hennes majoritet i 17 månader har ägnat i stort sett all sin politiska energi åt biltullarna medan den mycket kritiska opinionen i princip inte har rört sig ett enda steg i positiv riktning. Det är det som gör att ni börjar slå så desperat omkring er.

Om ni hade lagt ned lite mer energi på andra frågor, Margareta Olofsson, kanske inte jag nu i stort sett varje dag skulle få protestmejl från de hemlösa i Stockholm, för att nämna *en* fråga där biltullsenergin kanske skulle ha behövts. Ni har ägnat all er energi åt det här. Det är ert val och ert beslut, och det får ni svara inför väljarna för.

Jag kan konstatera att ni så här långt inte har lyckats övertyga väljarna. Jag tror dock inte att ni vinner mer respekt genom att slå på oppositionen för att vi har fräckheten att ifrågasätta det här eller genom att försöka gräva ned er i det förflutna. Det passar som sagt bra för ett seminarium.

Och Margareta Olofsson: Det var urkorkat av Bengt Dennis att slänga ut er från de förhandlingarna. Man skulle ha låtit er vara kvar till slutet, och sedan skulle man ha gjort upp. Där hade ni kanske inte varit med, men att slänga ut er var korkat.

Anförande nr 230

Å s a R o m s o n (mp): Jag måste ställa en fråga till Sten Nordin. Jag blir så nyfiken över hans sätt att referera till, naturligtvis utifrån sina ramar, hur verkligheten ser ut. Han är oroad över att opinionen inte har flyttat på sig. Jag är inte ett dugg oroad, och framför allt är jag inte förvånad. Jag vet hur opinionsutvecklingen har sett ut på andra ställen där man diskuterat moderna trafikpolitiska verktyg som trängselavgifter. Det är svårt att greppa hur det fungerar; det märker vi inte minst här i salen. Det är ännu svårare så länge inte alla beslut är tagna, och här är ju i princip inga konkreta beslut tagna än eftersom det är fråga om en skatt som ska beslutas i riksdagen.

Jag vill fråga Sten Nordin hur han ser på att opinionen på andra ställen, vi kan ta Oslo och London som vi har bra undersökningar från, faktiskt har blivit mer positiv efter det att man fått pröva saken under en tidsperiod. Man har förstått vad det handlade om och kunnat ta ställning, och man har svarat att man är mer positiv. Är inte du mer orolig för det, Sten Nordin? Är inte du orolig för att det här försöket ska lyckas och opinionen svänga?

Anförande nr 231

Borgarrådet N o r d i n (m): Där tycker vi lika, Åsa Romson. Jag är inte heller orolig för opinionen, och jag är inte ett dugg förvånad över opinionen. Sedan har vi kanske olika syn på hur den kommer att utvecklas.

När det gäller London går det knappast att jämföra. Där erbjuds ju de boende 90 procents rabatt, och det har inte precis ni tänkt erbjuda de boende inom biltullszonen i Stockholm. Tvärtom har det kärvt meddelats att det är *tough luck* för dem som bor på Stora och Lilla Essingen. Det är synd för dem att de inte bodde på Lidingö, för då

hade vi kunnat behandla dem lite bättre. Men nu är de våra egna medborgare, så nu kan vi behandla dem hur som helst.

När det gäller Londonprojektet försöker ni bara lyfta fram dem som tycker att det är bra. Jag har tittat på den där hemsidan från tullkansliet och sett att det bara är förespråkare som får komma till tals på de seminarier som ni nu ska ha. Det finns kritik i London mot tullsystemet. När det utvidgas till ett större område, om nu Ken Livingstone lyckas med den planen, tror jag att den kritiken kommer att växa.

Anförande nr 232

Borgarrådet B i l l s t r ö m (s): Sten Nordin, jag undrar vad det är du vill veta. Vad är det du vill ha svar på? Att det går ut en departementspromemoria, att vi ska få en lagrådsremiss och att riksdagen ska fatta beslut den 16 juni vet vi ju alla, och det tycker jag är bra. Jag hoppas verkligen att riksdagen hinner anta den nya lagen den 16 juni, för det gör att Stockholms stads tidsplan håller.

När det gäller vad olika remissinstanser säger är det väl alltid så att några är positiva och några är negativa. Alla tar sin utgångspunkt i sin egen särart och sitt eget särintresse.

Det är inte så att vi inte vill ta debatterna. Jag tror inte att någon stockholmare tvivlar på det; i alla fall möter jag inte det när jag är ute. De allra flesta vet att vi har fattat beslut om systemet den 2 juni. Vi har också fattat beslut om att det ska ske en folkomröstning, och jag tror att samtliga fullmäktiges partier lovat att följa folkomröstningen utom Moderaterna – om jag är rätt underrättad, vilket jag inte är säker på.

Men vet ni vad jag upplever och har upplevt den senaste tiden? Jo, att det är väldigt många som vill att vi ska misslyckas. Det är väldigt många runtomkring som vill att det här inte ska bli bra. När man tänker efter är det kanske inte heller så konstigt. Vad skulle det nämligen innebära om ett försök med avgifter lyckades, blev en succé? Det banar ju väg för att folkomröstningsresultatet blir positivt. Det banar också väg för möjligheten att permanenta ett sådant system.

Jag tycker att det är intressant. Jag hoppas att vi vid varje fullmäktigemöte, i interpellationsdebatterna, frågestunderna och sakfrågorna, ska debattera detta, för det är oerhört viktigt.

Jag tycker också att det är viktigt med informationsinsatser. Det är viktigt att länets kommuners medborgare får bra och saklig information, på samma sätt som det är viktigt att Stockholms stads medborgare får det.

Jag debatterar jättegärna detta, men ställ då konkreta och tydliga frågor i stället för att som nu vara svepande. Det är mycket lättare att få en saklig debatt om man får tydliga påståenden eller frågeställningar.

Än en gång, herr ordförande, vill jag i det här minoritetsåterremissärendet yrka bifall till kommunstyrelsen. Tack för kvällens debatt!